

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

38^e jaargang nr. 241 - '95/3

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

38e jaargang - 38e année nr. 241 - 95/3

Directeur - Directeur :

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,

Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 3 september 1995
septembre

La C.M.B. a 100 ans Souvenirs des années 1940/41 par Capt. J.-F. Puyvelde	146
Het schip van Sint Pietersveld Te Ruislede-Wingene door Opperreester (b.d.) J.B. Dreesen	154
L'Amiral Robert Jaujard Un habitué des débarquements par P. Eygenraam	157
Woorden uit de Zeemanskist Scheepsnamen door Opperreester (b.d.) J.B. Dreesen	159
Il y a quatre-vingt ans... La croisière des Maudits par J.-M. de Decker	164
Broodwinning: zee-visser door Saint Bernard du Spuikom	173
Quand le Portugal était aux Mains des Maures Marins et croises belges a la rescousse par Capitaine de vaisseau (hre) J.C. Liénart	175
Kroniek van de Scutewerf te Blankenberge door J. Casaer	181
Een nieuwe marina in het Oostendse havencomplex door H. Rogie	183
Dubbele plechtigheid in Eguermin door Guy A.H. Toremans	185
Maritiem Panorama Wat met de Oostendse zeelsluis? door H. Rogie	187
België is grootste zeevervuiler door H. Rogie	188
Deelname aan Kieler Woche 1995 door V.G.Z.M. door R. Willems	192
Vereniging Oudgedienden v/d Zeemacht Leuven & omgeving (VO-ZM-L&O) vierden zilveren jubileum door Guy A.H. Toremans	193

Nice to know	195
Boekbespreking Des hommes et deux voiliers	196
Info Reserve	197
Info Marine	200

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
R. Desaege

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out
Karien De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
Jean-Pierre Duperroy

Dienst publiciteit - Service publicité
Vincent Segart

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30
Rek. 473-6090311-30

500 BEF	jaarlijks	750 BEF	beschermend
	annuel		protecteur
1.000 BEF	weldoend		
	bienfaiteur		

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: R. Desaege
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: Vansteenkiste Nadine
Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck, J.-B.
Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L. Schellinck,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets

LA C.M.B. A 100 ANS

Souvenirs des années 1940/41

Mon premier navire CMB fut le MOKAMBO, sur lequel je naviguai comme cadet et matelot, il y 55 ans. Dans le numéro de janvier 1948 de la revue "SUR L'EAU", mon regretté ami Paul Scarcériaux, parlant de l'histoire du MOKAMBO, de juin 1940 à mai 1941, écrit textuellement: "il fait quelques voyages sans histoire". Mon propos sera donc de décrire quelques uns de ces voyages sans histoire.

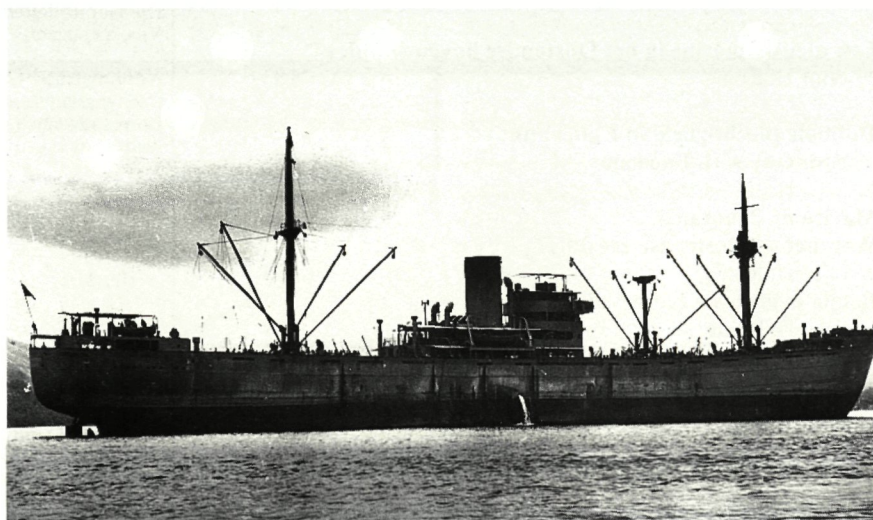
Les livres de bord et rapports de l'époque ayant disparu, je vais essayer de retracer mes 6 mois passés à bord en me basant sur quelques dates et mes souvenirs personnels. Certains sont très précis et il m'arrivera de dire des choses assez dures mais absolument authentiques. J'y ajoute les photos et croquis faits à l'époque. De plus je remercie l'Amirauté qui a bien voulu me donner les "Sailing plans and reports" du convoi HX 91, parti le 25 novembre 1940 de Halifax, Nova Scotia, pour le Grande Bretagne et qui fut jeté aux quatre vents par l'Ouragan.

MS. MOKAMBO

Le MS Mokambo était le cargo le plus moderne de la C.M.B.. Construit en 1938, à Flenzburg, en Allemagne, il faisait partie d'une série de navires commandés par UNILE-

VER Ltd., afin de débloquer ses avoirs en "Deutsche Reichsmarke". En effet, en revendant, pendant leur construction, ces unités aux dimensions standards elle parvenait à récupérer, en devises fortes, la contre-valeur de ces navires.

Les deux premiers furent les MOERO et MOBEKA, livrés en 1937, par le même chantier de Flenzburg, et jaugeant 5277 tx. brut. Propulsés par un solide diesel MAN 5 cylindres, ils filaient aisément 12 noeuds. Le MOKAMBO vint compléter le trio en 1938. Comme il mesurait 12 pieds de moins, son tonnage n'était que de 4996 tx. brut., ce qui le plaçait juste en dessous du seuil des 5000 tx. brut. où les droits portuaires étaient plus chers. Sa silhouette était légèrement différente par sa coque Maier très apparente, son château central très profilé, et surtout par son mâtereau unique (au lieu de 2)



MOKAMBO (1938)

entre les cales 2 et 3. Cette cale 3 était d'ailleurs un double réservoir pour 1300 tonnes d'huile de palme.

Ces 3 unités modernes venaient s'ajouter au MOANDA, construit chez Cockerill, à Hoboken, en 1937, en remplacement des vapeurs des classes "K" et "M", vieux de 15 à 20 ans. Il se formait ainsi une nouvelle classe "MO" forte de 4 unités, et dont les noms congolais commençaient par MO, pour bien indiquer la propulsion par MOTEUR diesel.

Avec mon regretté frère Jean (tué le 19 mai 1940), j'ai appris à bien connaître tous ces navires, d'abord en dessinant leur silhouette pour le numéro de mai 1937 de la belle revue mensuelle "SUR L'EAU", puis en les photographiant durant les mois d'été sur l'Escaut.

Les plans de tous ces navires nous avaient été fournis par l'Ingénieur en Chef de la C.M.B., Mr Georges DUFOUR, qui nous prêta un "pistolet", sorte de règle courbe, pour nous permettre de mieux reproduire la tonture des navires.

Trois ans plus tard, je devais rencontrer d'abord le MOKAMBO, ensuite Mr DUFOUR, devenu entre-temps "Superintendant" de la C.M.B. en temps de guerre.

MATADI

En juin 1940, le MERCATOR se trouvait à Matadi au Congo Belge, sans espoir de pouvoir continuer sa 20ème croisière. Comme j'étais majeur et que j'avais achevé mes 2 ans de navigation à bord après avoir obtenu mon brevet d'Aspirant-Officier, je commençai à chercher un moyen de quitter le navire-école.

L'occasion se présenta le 16 juin, quand je pus photographier l'arrivée à Matadi des MOBEKA et MOKAMBO venant sur lest d'Anvers, après de multiples péripéties, dues en majeure partie au mauvais vouloir des autorités françaises.

Dès le lendemain je me présentai au Commandant du MOKAMBO, le Capitaine A. DASSEVILLE, qui se montra d'accord pour m'enrôler de suite comme Cadet, car l'équipage était incomplet. J'en fis part au Cdt. R. Vandesande qui me relâcha à contre-cœur, me promettant même le poste de 4ème Officier à bord du MERCATOR; mais il ne pouvait garantir le paiement des gages y afférents.

Mon hésitation fut de courte durée et, le 21 juin, je dérôlai et fus enrôlé le lendemain à bord du MOKAMBO comme simple cadet aux gages mirifiques de £9 par mois, soit autant qu'un apprenti-cuisinier. J'étais le premier à quitter volontairement le MERCATOR et à troquer mon bel uniforme de cadet aux ancrs croisées avec 3 chevrons en dessous, pour remettre la salopette qui convenait mieux aux travaux de "cadet C.M.B.". La veille du départ, le plus jeune cadet du navire-école vint occuper la seconde couchette de ma cabine au "midships". Il s'appelait WAGNER et irait rejoindre son père qui était employé de la C.M.B. à New York. Il ne survécut que peu de temps car j'appris plus tard qu'il s'était engagé dans la RAF et fut tué lors d'un vol d'entraînement.

NEW YORK

Et nous voilà partis pour New York avec une cargaison qui valait des millions: du cuivre semi-raffiné appelé matte, de l'huile de palme, de l'ivoire et des diamants. L'atmosphère du "midships" était tendue surtout entre le Cdt Dasseville accompagné de son épouse et le 1er Officier E. Mathieu, ancien Cdt du KABALO retrogradé après que celui-ci eût coulé le s.s. FLANDRES, le 12 décembre 1939, dans les Downs.

Pour contenter ce trio, le maître d'équipage faisait du zèle et, devinez qui en étaient les victimes: les deux pauvres cadets! En plus des 4 heures de quart la nuit, nous faisions allègrement nos 8 heures sur le pont le jour, occupés à des travaux de piquage de rouille, de lavage et de peinture. Après une escale à Freetown, Sierra Leone, c'est avec soulagement que nous arrivâmes vers le 16 juillet à New York. Wagner me quitta et je me retrouvai seul dans ma cabine, sans nouvelles de ma famille et face à d'immenses points d'interrogation. Mais il fallait réagir et je montai sur le pont pour admirer le spectacle qui m'était offert. En effet le quai de la BELGIAN LINE se trouvait à Brooklyn avec à gauche Governor Island et à droite une extraordinaire



La vue imprenable sur MANHATTAN que l'on avait du quai de la BELGIAN LINE

et imprenable vue sur la pointe de Manhattan. Je ne pus résister à l'envie de mettre le tout sur pellicule et me dis qu'après tout j'avais de la chance de me trouver sur un solide bateau belge qui allait retourner vers la colonie belge du Congo.

Et pourtant la tentation était grande de se faire enrôler sur un de ces navires battant pavillon panaméen ou hondurien où les gages étaient le double ou le triple des nôtres. Les marins du MERCIER (voisin du nôtre) avaient menacé de quitter leur navire si leurs gages n'étaient pas augmentés. Aucune suite n'avait été donnée à leur demande pourtant justifiée.

Et l'incroyable se produisit: le Consul Général de Belgique à New York vint à bord pour bien nous faire comprendre que la Belgique n'existait plus, que le Roi était prisonnier, que lui-même n'avait plus reçu d'instructions de qui que ce fût, qu'il ne savait même pas s'il serait payé et que, par conséquent, il n'avait plus rien à voir avec nos propres histoires de paie. Comme nous lui montrions le drapeau belge qui flottait à l'arrière il nous fit comprendre que nous pouvions aussi bien l'amener.

Inutile de dire que durant les jours qui suivirent, quelques matelots se laissèrent tenter et quittèrent le MERCIER et le MOKAMBO. Plus tard, on eut le toupet de les qualifier de "déserteurs". Mais la majorité de l'équipage du MOKAMBO resta à bord et nous quitterons New York le 25 août avec une cargaison de choses diverses. Nous fîmes escale à Sal Island pour y embarquer, au moyen d'allèges, 2000 tonnes de sel, une denrée rare et fort appréciée au Congo.

Arrivé à Matadi, j'eus la joie de voir monter à bord deux de mes camarades de la 29ème promotion, Wydooghe et Byron, qui furent enrôlés comme cadets, tandis que je doublais largement mes gages en devenant matelot, avec cabine individuelle à l'arrière. Eux aussi avaient tourné la page après deux années passées sur le MERCATOR, qui pourrissait littéra-

lement dans ce climat tropical chaud et humide.

TENTATION

Et le MOKAMBO effectua sa troisième traversée de l'Atlantique, cette fois encore avec une cargaison valant des millions.

Comme matelot, ma vie devint plus facile, avec 4 heures de quart, de jour comme de nuit. Le navire étant équipé d'une gouverne automatique, l'homme de barre devenait superflu et vaquait à divers travaux d'entretien le jour, tandis que la nuit il assurait une vigie supplémentaire.

HESITATIONS

Le 5 novembre nous arrivâmes à New York, où, la journée de travail finie, nous fîmes quelques sorties mémorables. Mais l'équipage fondait à vue d'oeil. Le 2ème Officier, 1 ou 2 mécaniciens, le boatsman, le charpentier et quelques matelots quittèrent le MOKAMBO pour s'engager à bord de navires panaméens ou autres. Nous étions fort tentés de les suivre.

Un certain jour, j'étais occupé à balayer l'entrepont de la cale 2 avec mes deux amis et ce qui restait de matelots, quand je m'arrêtai et entamai une discussion avec eux. Nous tombâmes vite d'accord: la nourriture du bord était devenue lamentable et nous décidâmes d'arrêter le travail en guise de protestation. Le boatsman puis le commandant vinrent voir ce qui se passait et j'exposai nos griefs à ce dernier: plus de conserves mais des légumes, de la viande et des fruits frais. C'était la moindre des choses pour essayer de nous retenir à bord. Sinon l'équipage risquait de se réduire à la portion congrue. Le Commandant Dasseville comprit fort bien ce à quoi il devait s'attendre et, à partir de ce jour, nous eûmes des repas convenables.

Vers le milieu de notre séjour à New-

York je fus invité à dîner par un couple juif assez âgé qu'une de mes soeurs avait aidé à fuir via le Portugal. Ils me firent monter dans leur chambre luxueuse du 12ème étage du PLAZA HOTEL et me prièrent de commander tout ce dont j'avais envie. Je ne me fis pas prier et savourai pleinement un dîner fin. Après cela il me prit à part et, avec beaucoup de délicatesse, m'annonça qu'il avait appris par ma soeur que mon frère Jean, de 2 ans mon aîné et Adjudant dans un régiment frontière, était tombé au champ d'honneur, la nuit du 19 au 20 mai, en effectuant une patrouille de nuit sur l'Escaut près de Tamise.

Je fus bouleversé, car je venais de perdre l'être qui m'était le plus cher et le plus proche. C'était si terrible que je ne parvenais même pas à pleurer. Ce n'est que bien plus tard, lors d'une escale au Canada, couché à plat ventre sur la couchette de ma cabine que j'eus un brusque accès de désespoir et pus enfin pleurer.

Rentré à bord, cette nuit là, ma décision était prise: quitter le MOKAMBO et devenir citoyen américain, après avoir introduit mes "first papers". J'en fis part à mes deux amis et ils décidèrent de se joindre à moi. Deux jours plus tard notre plan était prêt. Le lendemain nous mettrions notre sac à terre pour nous installer dans une chambre à deux lits louée un dollar la nuit. Elle était située tout près d'un restaurant français de la 46ème rue où nous étions engagés pour des travaux divers, chaque nuit, à raison d'un dollar par nuit, la nourriture étant gratuite.

Et c'est le coeur léger que nous rentrâmes à bord: Tout était réglé comme sur du papier à musique. Mais, ce soir-là, j'avais rendez-vous avec le destin. L'officier de quart me mit sous le nez un télégramme de notre Ambassade à Washington me priant d'appeler en "return charges" c.à.d. aux frais du destinataire, un certain numéro. C'est ce que je fis, non sans appréhension.

Une voix anonyme m'apprit une nouvelle étonnante: mes parents, qui étaient en mission diplomatique à La Haye le 10 mai 1940, s'étaient échappés de Hollande avec le dernier navire (le "BODEGRAVEN") qui avait quitté Ymuiden et se trouvaient sains et saufs à Windsor, près du château. Avais-je un message pour eux, le plus bref possible? Je n'hésitai pas une seconde et répondis "Your son will be with you for New Year!". Je venais de décider de mon sort pendant cette guerre, et, au lieu de devenir citoyen des USA, je devins plus tard citoyen britannique quand je rejoignis la Royal Navy en 1943.

HALIFAX

Le 17 novembre 1940 nous quittâmes New York avec un plein chargement de guerre pour la Grande Bretagne. Même le pont était encombré de matériel roulant, d'ambulances et de touries d'acide, trop dangereuses pour être chargées dans les cales. Mes deux amis étaient restés à bord, ce que j'avais souhaité de tout mon cœur. Nous fîmes l'escale d'usage à Halifax, en Nouvelle Ecosse pour y attendre la formation du convoi transatlantique. A New York le MOKAMBO avait été muni d'une ceinture de câbles permettant de minimiser sa signature magnétique et, tout comme le VILLE D'ARLON tout proche, nous dûmes passer à la base de "degaussing". Je le photographiai sans me douter que 8 jours plus tard il serait torpillé par l'U47 de Prien avec la perte de ses 56 hommes d'équipage.

L'horizon était sombre. Le croiseur allemand ADMIRAL SCHEER avait attaqué, le 5 novembre, le convoi du JERVIS BAY et coulé 5 des ses navires. De plus le HIPPER venait de quitter les fjords de Norvège et deux autres croiseurs s'apprêtaient à faire de même. La menace sous-marine était constante et avant d'arriver à bon port en U.K. il fallait déjouer la menace des mines magnétiques et des bombes des Focke Wulf long-cour-

riers, pour finalement risquer de se faire tuer par les bombes de la "luftwaffe" qui attaquaient de nuit les grands ports britanniques.

L'inquiétude gagnait les équipages, si bien que l'Amirauté décida de poster un cuirassé au centre des convois les plus importants c.à.d. ceux qui étaient "EASTBOUND", donc chargés de matériel de guerre. Depuis des mois, la plupart des cargos britanniques étaient armés d'un ou deux canons de 4 pouces et de mitrailleuses de cagnard. Notre Gouvernement n'avait évidemment rien prévu dans ce sens, pas même au Congo qui aurait dû servir de base arrière pour notre flotte marchande. Nous n'avions même pas de radeaux de sauvetage et ici, la faute repose sur la CMB. Seuls deux canots et nos gilets de sauvetage étaient prévus, exactement comme en temps de paix. C'était lamentable. La Marine Canadienne eut pitié de nous et nous reçûmes deux "Tommy guns", armes utiles en combat rapproché, mais absolument nulles contre les avions. Cependant nous les acceptâmes avec plaisir: au moins quelqu'un s'occupait de nous.

L'après-midi du 24 novembre, j'étais de quart en vigie à la passerelle, quand des signaux lumineux "une brève, une longue" me parvinrent du mv. KEDOE, un cargo hollandais à l'ancre près de nous; j'engageai la conversation à l'Aldis Lamp et appris qu'à son bord se trouvait un cadet de notre promotion. Je l'invitai à passer la soirée chez nous, ce qu'il accepta d'emblée. Ce fut une belle fête dans ma cabine et le mélange d'alcools divers apportés par chacun de nous quatre eut pour effet que je ne me rappelais plus le lendemain comment il avait quitté le MOKAMBO. Prudemment, je questionnai le matelot qui était de quart à la coupée la veille, et il m'affirma que tout s'était bien passé et qu'il n'avait rien remarqué de spécial. Je me jurai que plus jamais je ne m'exposerais à un tel "black-out" et j'ai tenu parole. Chose émouvante: il m'avait remis une lettre à remettre à sa "fiancée" dès mon

arrivée en Angleterre, au cas où il lui arriverait malheur. J'ai tenu ma promesse mais n'ai plus jamais entendu parler de lui.

CONVOY HX91

Vint le 25 novembre et la lente formation du convoi. Chaque navire a hissé son numéro d'ordre; le nôtre est le 18 c.à.d. que nous serons le chef de file de la 8ème colonne, ce qui est tout à notre honneur car seuls les navires "reliables" (en qui on peut avoir confiance) reçoivent ce poste. A bâbord, je repère bientôt le SILVERCEDAR un "motorship" anglais qui sera torpillé un an plus tard, tandis que petit à petit le pétrolier récent (1938) CHAMA de la Shell remonte à notre hauteur à tribord. Il sera torpillé 4 mois plus tard, avec la perte de tout son équipage. A nous trois, nous formons la première ligne de l'aile droite du convoi, les numéros 17, 18 et 19.

La mise en route est très lente ce qui rend la manoeuvre compliquée pour les navires à moteur car le diesel n'aime pas tourner trop longtemps au ralenti. Mais il faut laisser aux vapeurs le temps d'avoir la pleine pression sur les chaudières. Ils émettent pas mal de fumée, ce qui leur vaut les premières drisées de signaux de la part du Commodore embarqué sur le m.s. PACIFIC PIONEER, qui porte le n° 51.

Ce n'était pas la première fois que j'assistais à la formation d'un convoi transatlantique et chaque fois j'avais pensé à un troupeau se rassemblant autour du berger et entouré de chiens s'affairant à y maintenir un peu d'ordre. Nos deux chiens de berger étaient les destroyers canadiens ASSINIBOINE et FRENCH qui ne ménageaient pas leurs pavillons, coups de sirène et signaux optiques pour mettre tout le monde à sa place et sur le droit chemin.

Très vite, un jour sombre et froid fit place à la nuit. Comme matelot je passais mes quarts de nuit et de jour



Le 2 décembre 1940. Le cuirassé REVENGE au milieu du convoi HX91 avec la tempête qui se profile à l'horizon.

Aquarelle faite sur place par Capt. J.-F. van Puyvelde

alternativement à la barre, en vigie sur la passerelle ou au "stand by". Il n'était plus question de piquer la rouille ou de peindre. Nos principales préoccupations furent l'inspection et l'entretien de nos deux solides canots de sauvetage. Leur inventaire fut d'ailleurs complété par des rations étanches supplémentaires.

La journée du 26 novembre vit la jonction de nos 13 navires partis d'Halifax avec les 14 venant de Sydney et les 6 venus des Bermudes. Vers midi le convoi HX91 était au complet, avec ses 33 navires lourdement chargés et prêts à affronter, alignés sur 9 rangs de front les rigueurs de l'Atlantique Nord en hiver. La sensation vint quand le cuirassé REVENGE remonta lentement notre convoi pour s'y placer en plein milieu, couvert de pavillons nous souhaitant la bienvenue. Cela faisait chaud au cœur et, décidément, nous pensions que l'Amirauté avait bien fait les choses.

Les escorteurs nous quittèrent déjà le lendemain, mais le REVENGE resta parmi nous les 8 premiers jours de la traversée, et j'en fis une aquarelle vers le 2 ou le 3 décembre. Il était camouflé de bariolures grises, bleues et noires, qui le confondaient étrangement avec le fond de nuage menaçants qui commençaient à s'accumuler derrière lui. En effet le barographe de la chambre de veille faisait le plongeon

et, plusieurs fois pendant mon tour de barre, j'entendis le Commandant Dasseville exprimer son inquiétude à ce sujet.

L'OURAGAN

Quand on vint me réveiller à 4 heures du matin pour mon quart



Le m.t. CHAMA notre voisin de droite essayant de maintenir sa position au début de la tempête

de nuit, on me prévint de m'habiller chaudement en dessous de mon ciré. Ma cabine était située tout à fait à l'arrière et je me rendis compte de suite que les choses avaient changé. Le grondement sourd du diesel était dominé par une énorme plainte et de temps en temps un coup sourd reten-

tissait, comme si le navire avait reçu une gifle.

Le temps de boire une tasse de café chaud et de m'habituer à l'obscurité et je m'aventurai sur le pont pour regagner le "midships" où je devrais prendre mon tour de barre. Le spectacle était étrange: dans la nuit noire je voyais les crêtes blanchâtres les vagues courir le long du bord pour déferler dans un bruit de tonnerre. Inlassablement elles se succédaient dans le noir, apparaissant et disparaissant comme des fantômes. C'était fascinant mais un brusque coup de tangage me précipita vers le "midships", où je montai en tâtonnant vers la passerelle pour m'engouffrer dans la timonerie. Ce fut un quart difficile: non seulement le MOKAMBO embardait beaucoup, mais le SILVERCEDAR sur lequel nous devions nous aligner à bâbord était quasi invisible! On devinait sa présence grâce aux traînées blanchâtres que laissaient les déferlantes le long de sa coque. Avec l'aube, sa silhouette commença à se préciser, ainsi que celle du CHAMA à tribord.

"Est-ce que vous voyez le restant du convoi?" me demande le Commandant. J'étais de quart en vigie à la passerelle du côté bâbord et fus surpris par le ton inquiet de sa question. "non, Commandant, je ne vois plus que le n°71" lui répondis-je enfin, après avoir soigneusement

scruté tout l'horizon NORD. "C'est bien ce que je craignais" me dit-il. Au fur et à mesure que le jour se levait le cercle d'horizon s'élargissait et vers 10 heures nous constatâmes que tout ce qui restait du convoi était un trident de 4 navires: SILVERCEDAR, MOKAMBO et CHAMA avec le n° 82 le norvégien SKIENSFJORD qui nous talonnait.

A ce moment nous n'étions pas trop inquiets car:

1° par ce gros temps les U-booten ne pouvaient attaquer

2° un point de rendez-vous secret était prévu quelque part dans l'Atlantique Nord à une heure et une date déterminées. Nous retrouverions donc le convoi plus loin et nous échangeâmes les signaux confirmant ceci avec les 3 autres navires.

SEULS

C'était compter sans la tempête qui, lentement passa de la force 9 à force 11. La nuit suivante fut terrible, passée à essayer de sauver la cargaison en pontée en consolidant les amarrages. Je ne m'en rappelle quasi rien car vers le matin je tenais à peine debout et parvins non sans encombre jusqu'à l'arrière pour y retrouver la chaleur toute relative de ma cabine.

Le 5 décembre ce fut l'apocalypse et je garde de cette journée des "flashes" bien précis. D'abord le bruit: un formidable grondement qui dominait même le bruit des déferlantes. Le spectacle ensuite: chaque fois que l'arrière était dans un creux je voyais la vague suivante se dresser lentement, monter, monter encore toute striée de traînées blanches, s'enrouler et enfin déferler avec une force phénoménale sur presque toute la longueur du navire.

Par le hublot de notre poste je voyais les tourées d'acide arrachées de leurs amarres et projetées comme de vulgaires bouteilles contre la pontée de camions. L'acide ainsi libéré dut attaquer certains cordage, car bientôt des camions commencèrent à bouger. En

levant la tête je m'aperçus qu'à chaque coup de tangage l'antenne radio tendue entre les 2 mâts était raide à un moment donné, pour se détendre et presque raser la cheminée au moment suivant. La coque "jouait" donc en s'arquant et se détendant comme une vulgaire savate. Plus tard j'appris par le chef mécanicien que deux membrures avaient sauté dans la salle des machines en produisant des détonations qui donnèrent la chair de poule aux mécaniciens de quart.

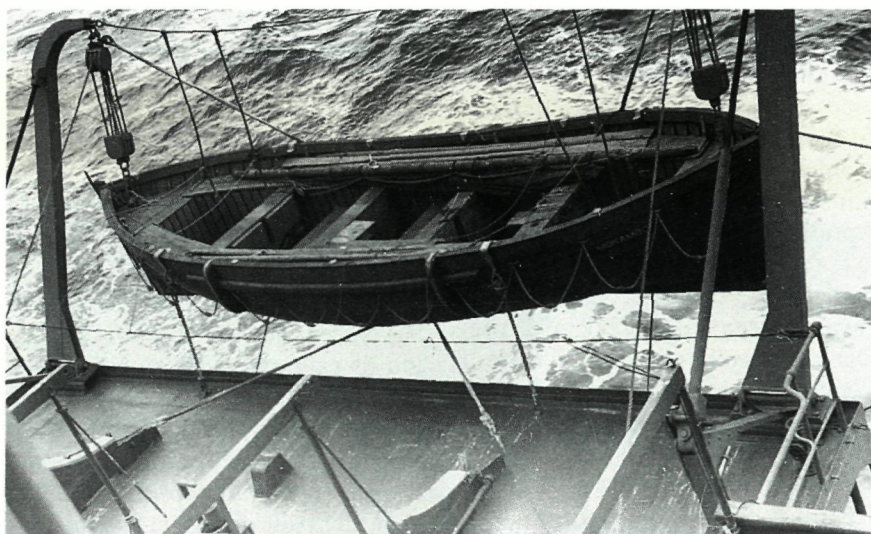
Une vague plus forte que les autres couvrit tout l'arrière, inonda le pont et atteignit le "midships" au moment où un coup de roulis l'inclinait vers tribord. Je me précipitai vers le hublot avant et vis dans un brouillard d'embruns notre canot de sauvetage tribord se fracasser contre le bordage et disparaître vers l'arrière.

Il fallait agir, et vite. Avec mes deux amis nous nous équipâmes de bottes et de cirés bien serrés et, entre deux soubressants du navire, parvîmes au château central. S'y trouvaient déjà le boatsman danois et le charpentier, ainsi qu'un matelot breton qui avait été enrôlé à New York. A nous six, nous nous aventurâmes sur le pont des canots pour essayer de sauvegarder le canot bâbord qui seul nous restait.

Nous étions en plein travail d'arrimage quand, du coin de l'oeil je vis arriver LA VAGUE. Elle était énorme et menaçante prête à déferler sur l'arrière et à avaler tout sur son passage. Je hurlai "look out!" et montrai l'exemple en m'accrochant comme un singe aux montants des tentes tropicales situées à 2 mètres au dessus du pont. Tous m'imitèrent sauf le charpentier suédois LARSON, également enrôlé à New York et qui, âgé de 60 ans, n'avait plus la souplesse des jeunes que nous étions.

Un torrent blanc déferla sur le pont des canots, en nous effleurant à peine, et tout disparut à nos yeux. La première chose que je vis dans le bouillonnement qui suivit fut une botte noire qui allait passer rapidement par dessus bord. Je me laissai tomber comme un chat et, sans réfléchir plus avant, je l'agrippai d'une main tout en me retenant de l'autre à un renfort qui dépassait du pont. J'avalai une bonne tasse d'eau froide et salée, mais sentis que le pied de Larson était resté dans la botte et je vis bientôt émerger tout son corps, sain et sauf, heureusement. Il était "groggy" et je le mis à l'abri dans une coursive.

Quand je revins sur le pont, le désastre m'attendait: le canot bâbord, pendant verticalement au palan avant, et



Le canot bâbord du MOKAMBO photographié quelques jours avant d'être arraché par les vagues

les deux portemanteaux étaient complètement faussés. Au péril de notre vie nous nous acharnâmes à essayer d'accrocher un palan à l'arrière du canot, mais le Commandant Dasseville intervint et nous défendit très sagement de continuer nos efforts.

DECISION

L'équipage de pont se trouvant réuni presque au complet, il nous mit au courant de la situation. Ce qui restait du convoi avait été dispersé par l'ouragan. La mer était trop forte pour tenter de se mettre à la cape: en effet en virant de bord nous risquions d'avoir nos panneaux d'écouille défoncés au moment où nous serions en travers de la lame. Nous allions donc continuer à la vitesse ralentie convenant le mieux à notre diesel au risque de perdre toute notre cargaison de pontée. Il n'était donc plus question d'essayer de rejoindre le point secret de rendez-vous, mais nous allions essayer d'attendre la côte la plus proche, donc l'Irlande du Nord, pour y panser nos blessures. Puis il nous fit servir un remontant et nous promit de réduire les quarts au minimum afin d'éviter de nous exposer aux déferlantes qui balayaient le pont. Si possible, des repas chauds seraient servis au "midships" et il nous conseilla de nous aventurer le moins possible sur le pont.

Il fallait bien que je rejoigne ma cabine à l'arrière, car j'étais trempé. Avec le matelot breton, j'attendis le moment propice entre deux vagues et nous filâmes comme des cabris. Après m'être changé dans ma cabine je le rejoignis dans le poste avec une bouteille de cognac. Mais à peine l'avais-je regardé que j'éclatai de rire. Dans le tumulte de tout à l'heure il s'était heurté à un montant, et son nez était tout de travers. "Ne t'en fais pas, lui dis-je, nous allons arranger cela!". Après le troisième verre de cognac, j'estimai qu'il était à point, je le couchai; pris sa tête entre les genoux, tirai et ... le tour était joué! Il me promit une tournée à la première



Le 7 décembre 1940. Au loin le DIONYSSIUS STATHATOS qui sera littéralement "mangé par les vagues" et périra avec son équipage.

Aquarelle faite sur place par Capt. J.-F. van Puyvelde

escale, mais ne put tenir sa promesse car les FFL (Forces Françaises Libres) l'arrachèrent du bord pour compléter leurs maigres équipages en Angleterre. Nous l'avions baptisé "FEN DE BRUT" (fait du bruit) ce qui était son leitmotiv pendant l'ouragan.

Dans la soirée, j'observai au loin un vieux navire à vapeur, peinant comme nous dans la mer démontée. J'en fis vite une aquarelle et ne pus m'empêcher d'avoir une pensée émue pour cet équipage bien moins favorisé que nous sur leur vieille baille. Plus tard j'appris que c'était le n° 43 de notre convoi le DIONYSSIUS STATHATOS, chargé de blé, construit en 1919, et sous pavillon grec. Sans doute sa cargaison avait "shifté", car il périt corps et biens le 7 décembre, donc le lendemain.

Pendant deux jours encore les vagues balayèrent le pont aplatissant les lourds camions et les ambulances à l'état de ferraille. Quant aux touries d'acide, elles avaient tout simplement disparu. Quant à l'équipage, il était en proie à une immense fatigue due au bruit assourdissant et aux mouvements démesurés. Malgré la perte de nos canots de sauvetage, le moral restait bon.

BELFAST

Peu à peu, l'ouragan nous avait dépassé et ce fut par un gros vent du Noroît que nous arrivâmes vers la mi-décembre en rade de Belfast.

Les deux jours qui suivirent nous restâmes à l'ancre ce qui nous permit de récupérer, de faire le plein de vivres frais et d'installer deux radeaux de sauvetage que nous livra le chantier Harland & Wolf. Ce serait mieux que rien car nous devions encore traverser la mer d'Irlande et remonter le Bristol Channel pour enfin arriver à notre destination finale: AVONMOUTH, l'avant-port de Bristol.

Le vent avait nord et il faisait un froid de canard, ce qui avait pour effet de rendre la visibilité excellente. Mais les dieux nous furent favorables et ni les FOCKE WULF, quadrimoteurs, ni les U-Booten ne purent nous détecter.

NEARLY HOME

Avonmouth, une grue vint enlever les carcasses aplaties des camions et le déchargement put

commencer. Noël et Nouvel An passèrent complètement inaperçus, car le travail ne manquait pas à bord et rien n'avait été préparé pour nous. Evidemment j'avais télégraphié ma bonne arrivée à mes parents mais ne reçus pas de réponse, car les mouvements des navires devaient rester secrets. Plus tard cette règle fut un peu assouplie.

Après le déchargement, on envoya le MOKAMBO à Newport, de l'autre côté du Bristol Channel. Amarrés à une bouée nous attendions Dieu sait quoi. Non sans peine je parvins à dérôler le 6 janvier 1941, après 6 mois 1/2 passés à bord. Il n'y avait pas de "WATERSCHOUT" à cette époque et non livret de marin dut se contenter du cachet du MOKAMBO.

Après mes adieux à mes amis je quittai le bord vaille que vaille. C'était un dimanche cafardeux au possible, avec une pluie froide qui nous transperçait en cinq minutes. Un pavillon fut hissé pour appeler un canot, mais tout le monde devait être à l'Office car rien ne vint avant 11 heures du matin. Pour tout bagage, j'avais mon sac de marin et une belle radio achetée à New York pour mes parents. Arrivé à quai, je dus passer

la douane et la police du port. Pas le moindre taxi à l'horizon. Finalement, un camion de livraison me déposa près de la gare, où je mis mes bagages en consigne, car je devais attendre une heure et demie pour le train vers Londres.

FINALE SURREALISTE

Il tombait toujours une pluie glacée et j'avais faim et soif. L'hôtel en face de la gare m'accueillit et eut pitié de moi. Si je m'installais au premier étage dans la salle de lecture, on pouvait exceptionnellement m'apporter un sandwich. Au garçon qui me servit je glissai un bon pourboire (le mot ne pouvait être mieux choisi) et il m'apporta un double whisky avec de l'eau gazeuse à volonté.

Ainsi installé, bien au chaud dans la loggia surplombant la rue, je me sentis rempli de bien-être et me pris à rêver: ce soir je reverrais mes parents que j'avais quittés il y a près d'un an. Le futur ne s'annonçait pas trop mal, car j'étais décidé à obtenir mon brevet anglais de Lieutenant au Long Cours (Second Mate).

Tout à coup je fus arraché de ma rêverie par des chants venant de la

rue. C'était un hymne entonné par des membres de l'Armée du Salut groupés en demi-cercle sur le trottoir juste devant moi. Tout d'abord j'en fus très flatté et les remerciai d'un geste de la main. Mais ils persévèrent et j'appelai le garçon qui m'expliqua qu'ils chantaient pour le salut de l'âme d'un pauvre pêcheur qui osait boire du whisky le jour du Seigneur. J'étais enchanté et lui commandai un deuxième verre. Après avoir trinqué à l'intention des Salutistes je m'engonçai dans mon fauteuil et appréciai à leur juste valeur les belles voix galloises. Mais mon cas dut leur sembler désespéré car, sur un ordre du Lieutenant, leur groupe se tut et s'estompa dans la grisaille froide.

Ainsi se termina un de ces "voyages sans histoire" dont parlait mon ami Scarcériaux.

Photos Capt. J.-F. van Puyvelde

J.-F. van Puyvelde

In Memoriam



De Heer

Staf VERSLUYS

Wereldzeiler en Jachtbouwer

Ereburger van de Gemeente Bredene

Erelid van talloze Jachtclubs en verenigingen

echtgenoot van Mevrouw Marie-Louise DEPREZ

geboren te Bredene op 1 januari 1929 en na een jammerlijk ongeval overleden te Gent (Universitair Ziekenhuis) op 26 augustus 1995.

*Jouw levensvreugde was grenzeloos
jouw liefde en vriendschap mateloos
je liet ons achter, sprakeloos*



HET SCHIP VAN SINT PIETERSVELD TE RUISELEDE-WINGENE

Na het uitvlaggen van onze volledige koopvaardij, het halveren van onze Zeemacht, de liquidatie van onze scheepsbouw, de geleidelijke teloorgang van onze visserij en de RMT en het in vraag stellen van ons zeevaartonderwijs mogen wij ons afvragen of de Belgen van vandaag nog enig "zeebewustzijn" hebben. Een tegenvraag zou kunnen zijn "Was dat "zeebewustzijn" van de Belgen vroeger groter?".

Als we even terugblikken naar de eerste jaren van onze onafhankelijkheid moeten we dat bevestigend beantwoorden. De Belgen waren in de 19de eeuw een stuk "zeebewuster". Laat ons enkele voorbeelden aangeven.

Reeds op 15 januari 1831, nog geen jaar na de onafhankelijkheid, werden de eerste kredieten vastgelegd voor de bouw van 2 schepen voor een nog op te richten Marine Royale.

Er werden allerlei initiatieven genomen voor onze jonge koopvaardij en in de loop van de daaropvolgende jaren werden onze Marine Royale maximaal ingezet voor enkele kolonisatiepogingen.

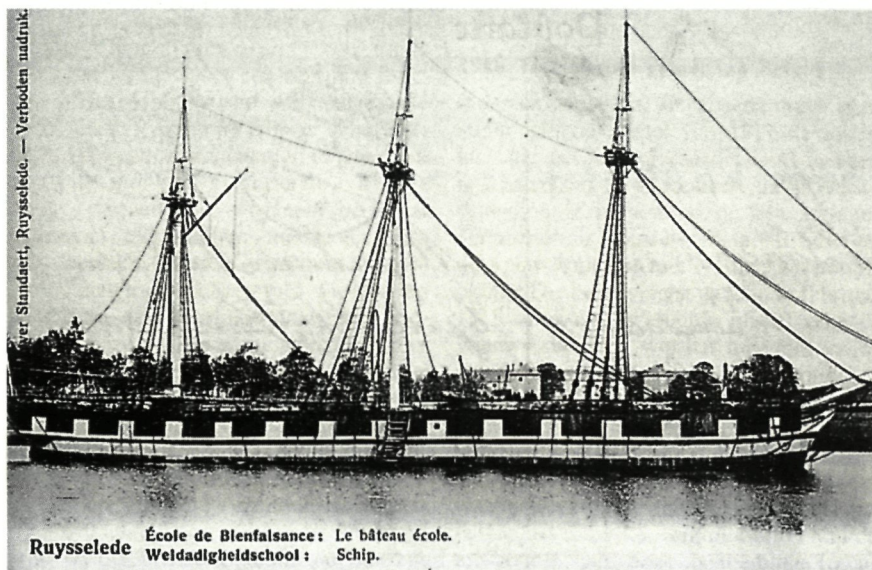
In 1846 nam de jonge staat de verbinding met Engeland, de Oostende-Doverlijn, zelf in handen.

Tussen de vele initiatieven die ons land in die tijd op maritiem gebied kende is er eentje dat niet zoveel bekendheid kreeg bij het groot publiek en dat mettertijd totaal in de vergeethoek terecht kwam. Het gaat name-

lijk over een Matrozenschool die in de helft van de vorige eeuw werd opgericht als een "succursale" van de inrichting die tegenwoordig het Rijksopvoedingsgesticht te Ruiselede wordt genoemd. Hier kwam zelf een driemaster bij te pas.

Eerst een woord over het ontstaan van dit Rijksopvoedingsgesticht

In de 18de eeuw was het huisweven een belangrijke inkomstenbron. De man deed in de zomer zijn landwerk en de winter werd doorgebracht in de weefkamer op het weefgetouw. Het begin van de 19de eeuw betekende een diepgaande industriële omwenteling. De stoommachine werd uitgevonden en de Gentenaar Lieven BAUWENS (1769-1822) smokkelde de "MULL-JENNY" of spinmachine uit Engeland en mechaniseerde de textielindustrie.



Ruyselede École de Bienfaisance: Le bateau école.
Weldadigheidschool: Schip.

Handenarbeid werd niet meer betaald. Dit was echter nog niet voldoende: in de jaren 1840 deed de aardappelplaag haar intrede. De knollen rotten in de grond en tengevolge van roestziekte mislukte ook de graanoogst. Na een paar slechte jaren werd het een echte ramp. Geen eten en geen geld! Onvermijdelijk volgde een economische crisis en als toppunt van ramp brak de cholera uit. Onze dorpen kenden een tiental doden per dag.

Het is dan ook niet te verwonderen dat diefstal, bedelarij en landloperij een sterke uitbreiding kenden. Jeugdige behoeftigen werden samen met volwassen misdadigers opgesloten. Deze laatsten meestal erg verdorven elementen, oefenden een zeer nefaste invloed uit op de jongeren.

Om aan deze hachelijke toestand een einde te stellen was de regering verplicht ernstige maatregelen te treffen. Een ontwerp van wet dat voorzag in het afzonderlijk onderbrengen van jeugdige behoeftigen in hervormingsscholen werd in kamer en senaat gestemd en op 3 april 1848 als wet afgekondigd.

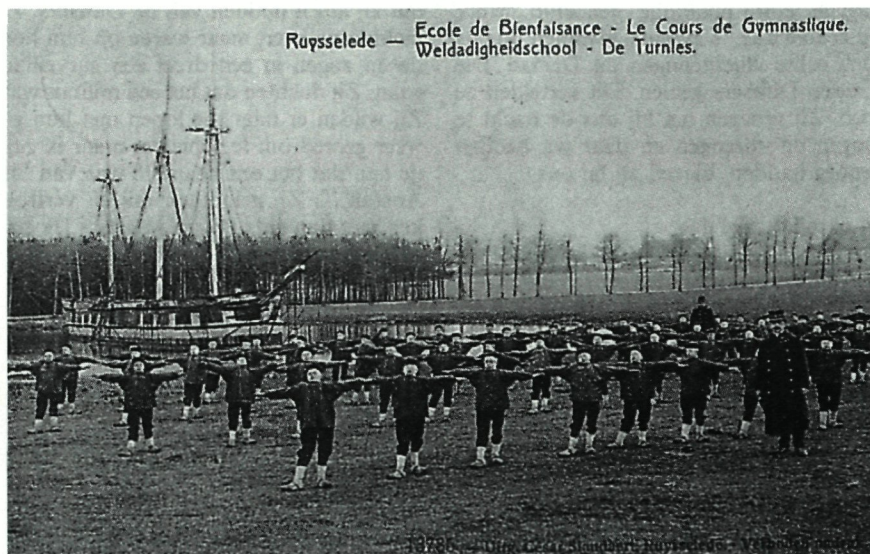
Deze wet voorzag dat de jongens afzonderlijk werden ondergebracht en opgeleid tot landbouwwerkman of tot andere ambachten, welke op de buiten (platteland) konden worden beoefend.

Ongeveer een jaar later op 8 maart 1849, verscheen het K.B. waarin een hervormingsschool werd voorzien voor 500 jongens. Op de grens van West-Vlaanderen, op meer dan een uur afstand van elk bewoond centrum, kocht de staat het Sint-Pietersveld, op de grens van Ruiselede en Wingene.

De gebouwen waren klaar in 1851 en werden bezet door een 200 tal jongeren. De Hervormingsschool begon te functioneren.

De wet voorzag dus dat de jongens moesten opgeleid worden voor de landbouw of voor een ambacht op het platteland.

Een brede interpretatie van de wet zag ook een oplossing in de opleiding tot matroos bij de koopvaardijvloot. Gezien de personeelsmoeilijkheden waarmee de koopvaardijvloot had te kampen ging men over tot de realisatie van een dergelijk project.



Met de hulp van een Antwerpse reder, de Heer HUYSMANS-VAN DEN BERGHE, die de volledige uitrusting van een "schoenerbrik" schonk kon het experiment beginnen in 1852. De uitrusting omvatte ondermeer: 2 masten, ra's, touwwerk, blokken en takels kortom alles dat men nodig had om een zeilschip op te tuigen.

Op het grondgebied van Wingene had men ondertussen een terrein van 3 hectaren onteigend waar de "matrozenschool" zou komen. Ze werd als zelfstandige school opgevat, doch viel onder het beheer van de Hervormingsschool. Op het terrein werden twee gebouwen gezet, een voor de rekenplichtige en een ander voor de vakmeester - een oud zeeman -. Tussen die twee gebouwen werd overgegaan tot het graven van een grote vijver. Midden in de vijver, op een eiland bouwde men de romp en het dek met uitrusting van een volledige koopvaardijdriemaster. Mede dank zij de hulp van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en de Directie der Staatsmarine kon het schip worden uitgerust met het nodige tuig om alle oefeningen uit te voeren. Veel materiaal was afkomstig van buiten gebruik gestelde kanonneerboden en omvatte ook voorwerpen als lansen, bijlen en entersabels. Aan touwwerk alleen al was er meer dan 4,5 ton.

Om ongevallen bij de oefening te voorkomen was er boven het dek op een hoogte van 2 meter, een vangnet

gespannen. De driemaster was 100 voet lang en zijn grootste breedte 24 voet.

In het voorjaar van 1858 was het schip volledig klaar en op 11 juli werd het ingehuldigd. Dit gaf aanleiding tot grote feestvieringen waarop zowel de Minister van Binnenlandse als deze van Buitenlandse Zaken samen met vele burgerlijke en militaire overheden aanwezig waren.

De kandidaat-matrozen dienden zich te bekwamen in alles wat met de bediening van een zeilschip verband hield: in de masten klimmen, zeilen zetten, alle dek- en ankerwerk, bootwerk en roeien, enteren en zelfs bajonet en sabelschermen.

De behaalde resultaten waren bevredigend want in de loop van 20 jaar (1860-1879) vonden 654 matrozen een gepaste job bij de koopvaardijvloot. Sommigen brachten het zelf tot officier ter lange omvaart. Zo kende men destijds een eerste officier op de Cunardlijn die een oud-leerling van de matrozenschool bleek te zijn.

De matrozenschool kende een stijgend succes. Een eerste reeks verbouwing en uitbreidingswerken werden uitgevoerd in 1892. De laatste uitbreidingswerken gebeurden in 1907.

Onze vorsten toonden hun belangstelling voor de inrichting door een bezoek. Koning Leopold I en de ganse koninklijke familie bracht op 28 juli 1856 een bezoek aan het Hervormingsinstituut.

Zijn opvolger Koning Leopold II

bracht een incognito bezoek aan de instelling met een bijzondere belangstelling voor de matrozenschool. Precies aan de hoek van de scheepspuit stapte de koning van zijn paard. De aanwezigen riepen "Vive le Roi - leve de koning".

De matrozen, opgesteld op de ra's en het want van de drie masten, zwaaiden met hun matrozenmuts met lange linten en riepen driemaal "Vive le Roi".

In het begin van de 20ste eeuw verminderde de belangstelling voor de matrozenschool. De werkverschaffing ging achteruit en meer en meer ouders verkozen hun kinderen niet meer bloot te stellen aan het ruwe en gevaarlijke zeemansleven. De afdeling werd naar het hoofdgebouw overgebracht en ook voor het schoolschip waren de beste jaren voorbij. Het vertoonde overal ernstige sleet en was dringend aan herstellingen toe. Hiervoor was er echter geen geld meer en ook geen belangstelling. Juist voor de eerste wereldoorlog werd de driemaster afgebroken en de "scheepspuit" gebruikt als... openlucht zwemkom. Als zodanig was hij uren in het rond gekend, tot aan het bouwen van overdekte zwembaden in de omliggende gemeenten.

Van deze, meer dan 50 jaar, maritieme activiteit in het Ruiseleedse blijft er nu niets meer over dan de herinnering van enkele ouderen aan het "schip van Sint Pietersveld" en van jongeren aan de "scheepspuit" als zwemkom. Op het kerkhof van de inrichting, nabij het veldkapelleke, was tot voor een paar jaar nog een grafzerk te vinden met het volgende opschrift:

**A la memoire August HEBERT
instructeur spéciale de l'école
des mousses
Epoux de M.BEAUCHAMP
1812-1886
RIP**

En "last but not least" de dichterlijke ontboezeming van ene Marie LEMONT uit Ieper onder vorm van een gedicht.

HET SCHIP VAN SINT PIETERS-VELD.

Het "Schip" uit onze kinderjaren
Was gemeerd op een stille plas
d'Omgeving was geen zee, maar
groen en gras:

Geen schuim van woeste baren
Bedekte de boeg noch de mast.
Het lag er eenzaam, stil, de vogels
tot gast,
En als de wind door de touwen
sneed
En 's winters de vorst zijn intrede
deed
Dan was het schip met glinsterende
sneeuw
En wiegend rond zijn steven vloog
de grijze meeuw...

"Hoera! Koning Winter is weer in
't land!"
En zingend en springend, zo hand
in hand,
En slierend op 't ijs de schreden
gericht
Naar het schip, om het te zien van
heel dicht!
Tevreden dat wij de romp konden
betikken
En eens met sneeuwballen konden
mikken
Naar de vogels, die boos hun blik-
ken boorden
Tot ons die zo brutaal hun rust ver-
stoorden.
Ach hoe vredig was toch die
vreugd
Bij 't winterspel in onze jeugd...

Maar Lente kwam...Met d'ijspret
was 't gedaan
En stil zijn we van 't schip wegge-
gaan;
De handen vleiend langs de kille
wand
Keerden we terug naar de oever-
kant.
De zon ging onder, de avond brak
aan
En moe van 't spel zijn we naar
huis toe gegaan.
Door het schip striemde de gie-
rende wind
Die ons vermanend noch nariet:
Kind, Kind !
Richt uw steven vast door 't leven
En vaar steeds met moed de toe-
komst tegemoet

Tot daar de geschiedenis van het "Schip van Sint Pietersveld".

De geschiedenis van 50 jaar mari-
tieme inspanning in een tijdperk dat
men het niet zou vermoeden. Onze
waardering voor de mensen die het
toen konden waar maken.

Opperreester(b.d.) J.B. Dreesen

Met dank aan de Heemkring "OUD
RUYSSSELEDE" voor hun bereidwil-
lige medewerking.

Literatuur:

A. MORTIER: Gedenkboek b/h
100jarig bestaan van het Rijksop-
voedingsgesticht te Ruiselede (1849-
1949) Brussel 1949.
P. MOMMERENCY: "Zo is Doom-
kerke" D/1976.
Heemkring "OUD RUYSSSELEDE"
Diverse nummers van hun tijdschrift.



L'AMIRAL ROBERT JAUJARD

Un habitué des débarquements

Le futur amiral Robert Jaujard sortit de l'Ecole Navale Française en 1914. A temps pour être fin prêt, un an plus tard, lors d'un débarquement dont le souvenir est resté dans l'histoire. Ceux qui en furent chargés accumulèrent les maladroites au point de transformer en échec ce qui avait commencé sous d'heureux auspices. Il s'agit de l'opération des Dardanelles. Une expérience riche en leçons pour un jeune officier appelé à un grand avenir. De quoi s'agissait-il?

Une idée de Churchill

En 1915 Winston Churchill était premier lord de l'amirauté. Soucieux d'ouvrir une voie de communication vers l'allié russe encore tsariste, il voulait éliminer les Turcs qui tenaient le détroit des Dardanelles. L'idée était bonne mais l'exécution fut lamentable.

Dans un premier stade l'entreprise s'avérait une réussite. Confiée à l'amiral Jackville Garden, au nom de l'entente cordiale entre Londres et Paris, une escadre francobritannique s'engagea dans la passe et réalisa de beaux débuts en février 1915. Les alliés réussirent notamment à neutraliser les fortins qui gardaient les deux cotés du détroit. L'artillerie lourde du "Queen Mary" fit des ravages. Le commandement fit hêlâs preuve de quelques négligences, oubliant la guerre des mines et ses traquenards. Les conséquences ne se firent pas attendre. L'amiral perdit trois bâtiments. Il devint aussitôt d'une prudence extrême qui frisait la pusillanimité. Devenu craintif il retira ses vaisseaux du détroit alors que les

Turcs étaient sur le point de se rendre. Cette erreur de jugement valut à l'amiral Jackville Garden une mutation qu'il ne souhaitait point. Son commandement fut remis à l'amiral John de Robeck.

Un débarquement raté

Un débarquement fut décidé et confié au général Hamilton. Il disposait de 78.000 hommes prêts à croiser le fer avec un adversaire auquel le temps profitait et qui se renforçait sans cesse. Des conseillers militaires allemands avaient fait de la bonne besogne. Fortifiant les points faibles et répartissant judicieusement les renforts.

Une fois encore l'adversité s'acharnait sur les alliés. Au moment de donner des instructions pour le débarquement en force, le général Hamilton s'aperçut d'un fait aberrant. Hommes, Munitions, armements se trouvaient embarqués sur des navires différents, rendant ainsi l'assaut impossible faute des approvisionnements nécessaires au moment voulu.

Tandis que les grands chefs nourrissaient des différends entre eux, l'enseigne de vaisseau Jaujard ne chômait pas. Il exerçait ses talents sur des unités de patrouille qui avaient fort affaire pour mettre le gros de la flotte à l'abri des incursions ennemies. A l'époque, l'amiral von Tirpitz dirigeait encore la guerre sousmarine. Il le fit jusqu'en 1916 date de sa démission. Entretemps Constantinople soucieux de servir les intérêts de la Triplice, envoyait sur place une personnalité de grande envergure dont l'histoire a retenu le nom: Mustapha Kemal. Lorsque les alliés sont enfin prêts à

entrer en action, le temps a joué pour l'ennemi. Le 25 avril 1915 un nouveau débarquement a lieu. Ce qui aurait dû devenir une rapide victoire se transforma en longue guerre de tranchées. Une immobilité mangeuse d'hommes.

Autre défraillance le général Hamilton qui coordonnait si mal ses transports, ne s'entendait guère pour l'organisation de l'appui de la puissante artillerie de marine dont il pouvait disposer. Toutes les initiatives de progresser substantiellement s'avèrent vaines. Le quartier général décida de faire appel au général Charles Monro. Il entreprit des attaques sur le cap Hellès en avril 1915 et au départ d'Ari Burni en août. Les progrès étant insignifiants et les pertes sensibles, Londres permit à Monro d'effectuer la retraite de Gallipoli qui fut un succès et de rembarquer ses troupes comme le fit le général lord Gort en mai 1940 à Dunkerque. Cette évacuation massive offrit au jeune officier de marine Jaujard une ample moisson d'informations et d'expériences qui lui serait fort utile lors de l'opération "Dynamo" et de la 2me guerre mondiale.

Des commandements importants

A l'époque le capitaine de frégate Jaujard commandait le contre torpilleur "Vauquelin" avant de prendre comme capitaine de vaisseau le commandant du croiseur "Georges Leyges". Il s'illustra lors de la bataille de l'Atlantique et fut promu contre amiral le 10 mars 1944 et placé à la tête de la 4me escadre de croiseurs

comprenant outre le "Georges Leygues", le "Montcalm" et le "Gloire". Autant dire qu'il avait choisi le bon côté, alors que beaucoup de ses pairs, inspirés par l'amiral Darlan, épousaient la cause du maréchal. Jaujard participa à l'opération "Overlord" en 1944.

Le débarquement victorieux

L'opération "Overlord" commandé par le général Eisenhower a été largement médiatisée à l'occasion de son 50^{me} anniversaire. Il est donc inutile d'y revenir. Retenons que

l'amiral Jaujard se distingua à Omaha Beach. L'expérience aidant son escadre fut envoyée en Méditerranée pour le débarquement le 15 août des forces du général Maitland Wilson. Un débarquement portant le nom de "Dragon" et moins connu que celui de Normandie. Lors de la prise de Toulon par le futur maréchal de Lattre de Tassigny, l'escadre Jaujard eut le mérite de neutraliser de ses feux les redoutables batteries à tir rapide de St. Elme et St. Mandrin. Jaujard contribua ensuite à la reddition en Italie du feld maréchal Kesselring. Après guerre, en 1952 il commandait les forces navales alliées du secteur

Centre Europe dont notre Force Navale fit partie.

Né à Saint Martin de Saint Maixent en 1896 l'amiral est mort à Toulon qu'il avait aidé à libérer, en 1977.

P. Eygenraam



Binnenhuisinrichtingen en -Projecten DECO-SOL p.v.b.a.

Gordijnen
Overgordijnen
Vasttapijt
Suwide
enz.

**Groenstraat 218
1800 VILVOORDE**

Tel: 02/251.55.58

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

SCHEEPSNAMEN

Van de oudst gekende scheepsnaam "LOF VAN DE TWEE LANDEN", gegeven aan een groot cederhouten Egyptisch schip in de tijd van SNEFERU 2860 jaar voor onze tijdrekening, tot de naam van het vandaag van stapel gelopen schip loopt er een 4500 jaar lange ononderbroken lijn van traditie in de scheepsbenaming.

Er zijn periodes in dat tijdsbestek die ons geen enkele scheepsnaam hebben nagelaten. Hierdoor kunnen we dan ook niet zeggen dat men in alle beschavingen de schepen een naam gaf. Maar het is niet omdat er geen geschreven of andere bewijzen tot ons kwamen dat er in die periode niets was. De moderne technieken gebruikt in de maritieme archeologie en de hoge graad van archiefonderzoek zoals die tegenwoordig gebeurt kunnen ons nog flink wat verrassingen opleveren. Wij mogen echter niet vergeten dat, door de eeuwen heen en bij alle volkeren, een sterke traditiegebonden continuïteit heeft bestaan voor alles dat betrekking had op schepen.

Het is dan ook zeer waarschijnlijk dat het geven van een naam aan een schip, toch zeker voor de grotere schepen, ononderbroken is doorgegaan van de Egyptische tijd tot nu. Er bestaat zelfs een vermoeden dat die naamgeving nog vroeger in de prehistorie moet geplaatst worden. Er bestaan picturale voorstellingen van 4300 jaar voor onze tijdrekening - 1500 jaar voor SNEFERU - waaruit blijkt dat de Egyptenaren toen reeds rivierschepen gebruikten van ongeveer 55 voet lengte. Het waren schepen met

een dekhuis en ze werden voortbewogen door een groot aantal roeiers.

Om de techniek van het naamgeven beter te begrijpen moeten we eerst de redenen nagaan waarom een schip een naam krijgt.

Er was eerst en vooral een reden van godsdienstige aard. De eigenaar van het schip wilde de bescherming krijgen van het opperwezen of het bovennatuurlijke. Dit was een reden uit alle tijden en bij alle volkeren.

Tweedens was er een sentimentele reden die gevoed werd door verbeelding, emotie, fierheid om het eigenaarschap of het gevoel dat een schip een eigen leven leidt.

Ten derde is er de politiek-economische reden. Men wil er een persoon, groep of natie mee vleien voor een bepaalde reden, of men wil een nationaal gevoel of een gevoel van eenheid ontwikkelen. Uiteindelijk is er dan ook nog het middel tot identificatie. Het is, om diverse redenen, noodzakelijk dat het eigenaarschap en de wettelijke verantwoordelijkheid van en over een schip kan bepaald worden en dit om diverse redenen:

- voor het gemak van het bijhouden van persoonlijke of officiële gegevens die te maken hebben met het zakenbeleid, douaneformaliteiten, belastingen, oorlogsgebeuren enz.
- om schepen onderling te onderscheiden voor het gemak van passagiers, schippers, waterklerken en dies meer.
- soms om naam te maken of publiciteit te voeren voor bv een snelle overtocht, luxe-service aan boord of andere voordelen.

We maken even een korte tocht door de geschiedenis om na te gaan in hoeverre er een continuïteit was in de naamgeving van schepen.

Van de Egyptenaren zegden we reeds dat zij hun schepen namen gaven en we citeerden "LOF DER TWEE LANDEN". Deze naamgeving is thuis te brengen in het politiek-economisch domein. Het beklemtoonde de eenheid tussen het noorden en het zuiden van Egypte. Uit die periode zijn ons veel scheepsnamen overgebleven. Zij gebruikten ook namen van hun goden. Sommige farao's gaven hun naam aan een schip.

De Babylonische scheepsnamen, die ons op kleitabletten werden nagelaten, waren niet van politiek-economische aard. Het waren praktisch allemaal namen die betrekking hadden op hun goden.

De Grieken lieten ons geschreven scheepsnamen na. Een voorbeeld. Pindar die in de helft van de 6de eeuw voor onze tijdrekening stierf, citeert "ARGO" het schip van JASON, waarmee deze laatste zijn gekende Zwarte zee-expeditie maakte, die voor enkele jaren werd overgedaan door een Engelse journalist.

Ook de Romeinen gaven hun schepen namen. Een van de beste bronnen hiervoor is het heldendicht PUNICA, geschreven door Silius Italicus, geboren in het jaar 25 voor onze tijdrekening, en die in zijn tijd proconsul van Azië was.

In de middeleeuwen waren de Vikingen de grote naamgevers. Veel van die namen zijn terug te vinden in de Noorse SAGA's. Die naam hield meestal verband met het beeld dat op de voorstevan gevoerd werd.

Als voorbeeld halen we een naam aan die betrekking heeft op onze contereien. Toen Willem van Normandië, ook de Veroveraar genoemd, afstameling van de Vikings, in 1066 zijn aanval deed op Engeland bestond zijn invasievloot uit een 700 tal vaartuigen. Zijn vlaggeschip heette de "MORA". Het was het huwelijksge-schenk van zijn echtgenote Mathilde. Zij was de dochter van Boudewijn V Graaf van Vlaanderen. Het schip was gebouwd te Brugge.

Zelfs de visserssloepen die in de 13de en 14de eeuw vanuit Nieuwpoort, Walraversyde (het huidige Raversyde) en andere plaatsen op de Vlaamse kust naar Newcastle voeren met bakstenen, pannen en vis en met kolen terugkwamen hadden namen. De Newcastle havenrekeningen van 1377-78 vermelden ondermeer een 80-tal Vlaamse vaartuigen waarvan zij plaats van herkomst, naam van het schip en naam van de stuurman of schipper vernoemen.

Enkele van de meest voorkomende namen waren "Sint Maryschippe", "Kruisberg", "Blijdeleven", "Godswil", "Cristofor", "Katherine", "Laurence", "Komwelthuis" e.a. Toch wel zeer merkwaardig dat deze scheepjes, die maximaal tussen de 20 en de 80 ton waren, praktisch allemaal namen hadden. De meeste Europese auteurs zijn van oordeel dat er in die periode van scheepsnamen slechts bij uitzondering sprake was.

Vanaf de 15 de eeuw blijkt er een veralgemening van de naamgeving voor schepen plaats te vinden. Dit is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat vanaf die periode meer archief tot ons kwam

De soorten namen die gegeven werden en worden zijn zich mettertijd gaan uitbreiden. Op dit ogenblik bestaat er een grote variëteit in de scheepsnamen. We geven even een opsomming:

- namen van oude of klassieke godheden; NEPTUNUS, THOR, VENUS, POSEIDON, MINERVA, DIANA, ODI ...

- namen van christelijke herkomst; JESUS VAN LUBECK (1544), MARIA SANCTA (1665), TWAALF APOSTELEN, HEILIGE GEEST...

- politieke namen; SIMON BOLIVAR, OLIVER CROMWELL, WINSTON CHURCHILL, ROYALIST, LIBERTY, ARTEVELDE, BREYDEL, TRUFFAUT...

- namen m.b.t. vrede, vriendschap, toewijding en voordeel; FRIENDSHIP, PROSPERITY, MERCHANT HOPE...

- vrouwelijke namen; MARY, ELISABETH, BETTY, SALLY, KATHARINE, BARBARA...

- mannelijke namen; HENRY, JAN, JOHN, WILLIAM, EDUARD...

- plaatsnamen; PORT BRISBANE, ATLANTIC TRADER, ATLANTIS, TRAFALGAR...

- abstracte namen; AUDACIOUS, GLORY, BRILLIANCE, COMFORT...

- scheepsnamen in de oorlogsmarine; worden meestal hernomen. Als een

bepaald schip verdwijnt door afbraak of verlies krijgt een nieuw gebouwd schip die naam. Bij kennen we de GODETIA (een korvet in WO2) en onze huidige GODETIA, de ZINNIA (een visserijwachtschip reeds voor WO2) en de huidige ZINNIA. Ook vind men sommige scheepsnamen met eigen schrijfwijze terug in verschillende marines bv NEPTUNE-NEPTUNO, ARGONAUTE-ARGONAUT, DELFIN-DOLHIN

- titels, adellijke en andere; QUEEN, PRESIDENT, PRINCE, LADY ADA maar ook ACHILLES, ROBIN, BRITANNIA, MAPLE LEAF, MARIANNE...

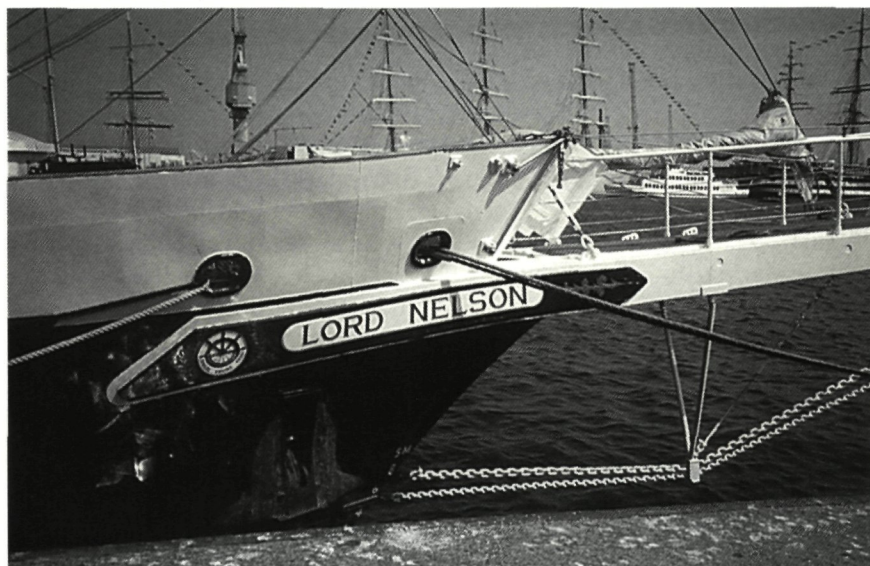
- helden en heldinnen; JEANNE D'ARC, GRACE DARLING, DAVY CROCKETT...

- dubbele namen; VICTORIA and ALBERT, PHILIP and MARY (vroegere Engelse koninklijke jachten)...

- familienamen; ADABELLE LYKENS (Lykenslijn), ALBERT MAERSK (Moller lijn)...

- verwantschapsnamen; DE TWEE BROERS, DE DRIE ZUSTERS, DE VIER ZONEN, DE VIJF DOCHTERS...

- typenamen; CATAMARAN, BRIGANTIN, MONITOR...



- functie of cargonamen; CEMENTCARRIER, DEEPFREEZE, CARRYALL, METHANIA
- gekoppelde namen; GABRIEL en MICHAEL, DUKE en DUCHESS, COMPAS en ASTROLABE (het gaat hier telkens over 2 schepen van dezelfde reder of instelling die echter samen werken)...
- serienamen; BOXER, BLAZER, BRUISER (sleepboten), AMETHYST, TOPAZE, SAPHIR (onze vroegere Cockerill-lijn)...
- namen m.b.t. een veilige terugkeer; HOPEWELL, SPEEDWELL, SWIFTSURE, BONA ESPERANZA...
- namen m.b.t. ontdekkingen en wetenschap; DISCOVERY, CHALLENGER, NAUTILIUS, ZENOBE GRAMME, MERCATOR...

COURAGEOUS...

- werkwoordsnamen RUSH, RETRIEVE, RELAX, RESCUE...
- naamwoorden: de meeste scheepsnamen zijn gewone naamwoorden m.b.t. tot de fauna, flora, sterrebeelden, seizoenen, kunstenaars enz.
- nummernamen; HERCULES II, BARGE NR 1, 1 MAI, 14 RAMADHAN...
- surrogaat namen of plaatsvervangende namen noemt men de lettercijfer combinatie die in de oorlogsmarines, bijkomstig, gegeven worden aan de bestaande scheepsnaam bv A960 voor de GODETIA...
- heraldische namen; waarbij het schip buiten de naam nog gekend is door het dragen van een wapenschild vb MERCATOR die het wapen van

lapnaam.

Zelfs in de tijd van Columbus bestond die gewoonte reeds. Op zijn tweede reis naar Amerika voerde hij een, tweede schip, dat de naam Santa Maria voerde. Het schip werd door iedereen "MARIAGALANTE" genoemd vanwege de sierlijke wijze waarmee het de golven nam.

Een typisch voorbeeld van bij ons is bv de Zenobe Gramme die door velen steevast de "ZEVENHONDERD GRAMMEN" wordt genoemd.

Schepen van de "Compagnies Maritimes des Chargeurs Reunies" (aan de naam alleen al hoort U dat het hier om een Franse compagnie gaat) werden vanwege de 5 sterren op hun schouw, de "COGNACBOTEN" genoemd.

De HENRI GRACE A DIEU (1514) werd "GREAT HARRY" genoemd.

Een gekende hekwielsleper SPRAGUE (1902) op de Mississippi, die ooit meer dan 60 barge in een sleep trok werd was "BIG MAMA". Het Amerikaans slagschip MISSOURI werd tijdens WO2 "BIG MO" genoemd.

De Nederlanders noemden de SOVEREIGN OF THE SEA (1637) de "GOUDEN DUIVEL" vanwege de overdadige versiering van dit schip.

De snobistische passagiers van de Cunardliners LUSITANIA (1907) en MAURETANIA (1907) spraken van "LUCY" en "MAURY".

Sommige scheepsnamen roepen als het ware om een lapnaam. Vooral als de zeelui aan boord moeite hebben om de naam uit te spreken.

Zo werd:

AGAMEMNON - "EGGS and BACON"

BELLE POULE - "BELL PULL"

FOUDROYANT - "FORE DRAGON"

QUEEN ELISABETH - "BIGG LIZZY"

SANS PAREIL - "SAM PERRY"

VILLE DE PARIS - "WILLY de PARRY"

TRAJANUS - "TRAGE JANUS"

VENEZUELA - "VELE ZENUWE"

VULCANUS - "VULKACHEL"



- ongebruikelijke namen; MINION, PICKLE, DUMBIE...
- namen door hedendaagse invloeden; POPEYE, TELSTAR, SPUTNIK...
- namen met een lidwoord; THE SULLIVANS, THE PRESIDENTS...
- bijvoeglijke namen; NON PAREIL, ROBUST,

ANTWERPEN aan zijn voormast voer.

- badge- of insignienamen die hun oorzaak vinden in de afbeeldingen die de vroegere boegbeelden zijn gaan vervangen (voorsteven) en soms oorzaak zijn van een bijkomstige naam voor het schip.

Wat ook de naam van een schip mag zijn, door uitzicht of prestaties, is het soms beter gekend onder een bij- of



woord was natuurlijk "NO I DON'T KNOW, YOU MUST KNOW".

Over de naamgeving van schepen in de USN, tijdens WO2, verscheen in PROCEEDINGS, het tijdschrift van US NAVY een amusante bijdrage van Captain W.F.CALKINS, U.S.N.R, die in januari 1959 hernomen werd in de READERS DIGEST. De auteur was gedurende de oorlog twee jaar lang verantwoordelijk voor de naamgeving van de nieuwe U.S.Navy schepen. Wij geven dit stukje in bijlage.

Soms was de naam van een schip een bron van moeilijkheden. Het schip JUNO was tijdens de eerste wereldoorlog een lastig schip voor

praaierende Engelse marineofficieren. Op de vraag "What ship" luidde het antwoord "JUNO", wat klonk als "YOU KNOW". Het barse weder-

Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen

Bijlage

I CHRISTEN THEE - WHAT?

How a naval officer discovered, in World War II, that there's more to naming a ship than smashing a bottle of champagne on it

Condensed from United States Naval Institute Proceedings

by Capt. William F. Calkins,
U.S.N.R.

For two years during World War II, I lived amidst a peculiar peril. As an assistant to the chief of naval personnel I had the job of dreaming up names for naval vessels. There's nothing to it, I thought when I was assigned to the detail. Hah! Little did I know. There was, for instance, the time I almost gave a ship the name of a star which an astronomer had named after his mistress's poodle. I did name a submarine after a sea slug with a most unmentionable seagoing

nickname. What it cost the Navy to burnish the names off all the equipment on a ship when I had goofed I'll never know.

Like most people, I knew vaguely that naval vessels are named in specific categories: battleships are named after states; cruisers after cities; aircraft carriers after wellknown American battles; and so on. But this is only the beginning. There are a lot of classes of ships.

I had to bone up on such oddments as stars (store and cargo ships); trees (net layers); birds (minesweepers and submarine rescue vessels); mythological characters (repair ships); U.S. geographical areas (destroyer tenders); rivers (oilers).

I soon found out that the Navy usually had more ships than I had names. If they hadn't decided not to name the landing ships I probably would still be at war.

There are certain criteria for selecting ships' names. The name should not be similar to that of another ship. Spelling and pronunciation had to be reasonably simple. (If an enlisted man's best girl couldn't spell it he might not get her letters). We had to avoid the booby trap of the double-entendre.

When the shipbuilding program really got rolling, the carriers gave us a lot of trouble. There isn't an inexhaustible supply of famous American battles, and in 1942 and 1943 we had not yet won many new ones.

We temporized for a while by naming carriers after bodies of coastal water but these soon threatened to run out. When we got to the ragged coastline of Alaska, however, we were overjoyed to find many new and original names. Some sounded a little exotic, but maybe they were Eskimo. Truth

dawned slowly. We had forgotten that the Russians were the first settlers of Alaska. That was one time we burnished names off ships in a hurry.

Submarines are named for fish. At the peak of the shipbuilding program the Navy had about 500 submarines afloat, a-building or a-planning, and there are not as many fish as you may think.

The reasonable names like *Trout*, *Bass*, *Salmon* and *Shark* were used up long before I appeared. I was reduced to scrabbling around for names like *Spinax*, *Irex*, *Mero* and *Sirago*. Even the so-called common names can be rough: you wouldn't want to call a U.S. naval vessel the U.S.S. *Big-Eyed Scad*.

We fudged a little and came around twice. There are a U.S.S. *Shark* and also a U.S.S. *Tiburon*, which is shark in Spanish. There were the *Jack*, *Amberjack* and *Ulua*-same fish. There were the *Chub* and the *Hardhead* (both minnows, but we couldn't name a fighting ship the U.S.S. *Minnow*). We decided we couldn't put Sardine on the Navy list, but we named the U.S.S. *Sarda* - same fish.

When the going got really tough I would read the dictionary until I came across a word that *sounded* fishy. Then I would go over to the National Museum and one of the ichthyologists and I would thumb through the Museum's card until we found a likely fish with a blank space after "popular name". We would add the name that

I had devised.

One of my fondest memories of Washington is when I went over to the National Museum to bid goodby to Dr. Wetmore, the director. He and his corps of scientists had contributed much to the war effort in the matter of fish, stars and trees: "You know, Calkins," Dr. Wetmore said, "in the early part of the war you named your submarines after our fish, but I learn that lately we have been naming our fish after your submarines!"

Uit: Reader's Digest, januari 1959.

L F E

TAPIJTEN
VERF
BEHANG
GORDIJNEN
VLOERBEKLEDING
OOK SCHILDERWERKEN

TOONZAAL OPEN

ALLE DAGEN 10u - 12u

13.30u - 19u

ZA - ZO 10u - 17u

MAANDAG GESLOTEN

WINDMOLENSTRAAT 2

3941 EKSEL

Tel: 011/73.22.39

Il y a quatre-vingt-dix ans....

LA CROISIÈRE DES MAUDITS

La défaite subie en Mai 1905 à Tsushima, dans le détroit de Corée, par l'escadre russe de l'Amiral Rodjetsvenski face aux forces navales japonaises de l'Amiral Togo a été qualifiée par certains comme la plus totale et la plus écrasante de l'histoire maritime du monde. Plus complète et plus décisive que celles de l'Ecluse, de Trafalgar et de Lissa.

Le Plus étonnant, pourtant, est que cette bataille ait jamais eu lieu. Car, pour affronter son adversaire, Rodjestvenski avait dû couvrir la distance de 18.000 milles - plus des trois-quarts du tour du monde - dans des conditions impossibles. Que son es-

cadre soit arrivée entière à Tsushima, là est le vrai miracle. Que ses équipages épuisés suite à cette odyssée, qui rappelle jusqu'à un certain point celle de l'Invincible Armada, n'aient pu s'opposer victorieusement aux canonnières de Togo, opérant à quelques heures de leurs bases, n'a pas de quoi surprendre.

Au crédit de l'Amiral russe, il faut retenir le fait d'avoir battu, en surmontant des difficultés surhumaines, tous les records d'endurance de l'époque de la marine au charbon et de n'avoir laissé aucun des siens en route. Sa détermination empêcha l'aventure de tourner à la farce. C'était un peu comme s'il avait joué

le personnage du "Hollandais Volant" dans l'opéra de Wagner, alors que les autres rôles étaient tenus par les Marx Brothers.

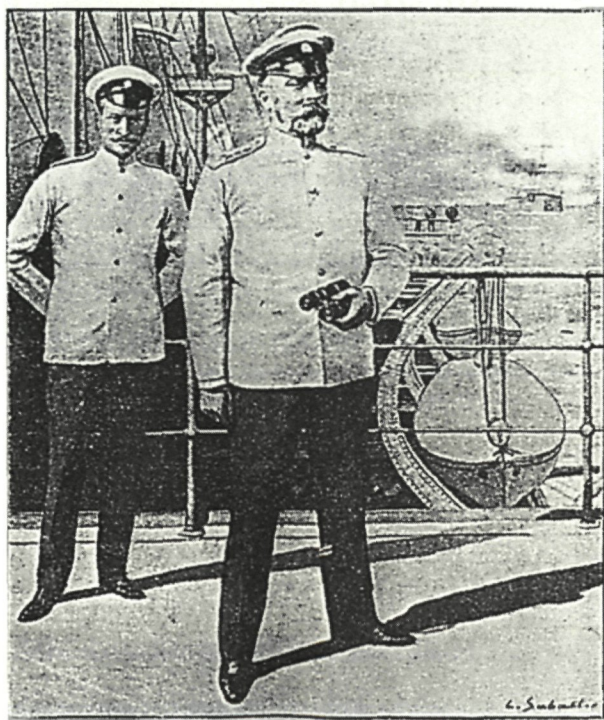
Le conflit russo-japonais avait éclaté le 18 février 1904 lorsque, sans déclaration de guerre préalable, le Japon attaqua la flotte russe mouillée en rade de Port-Arthur, base cédée à bail six ans plus tôt par la Chine à la Russie. La présence des Russes en Mandchourie pour y garder les installations ferroviaires du



L'Amiral Togo

Transsibérien et leur visées évidentes sur la Corée rendaient ce conflit inévitable.

L'attaque avait eu lieu de nuit. Deux cuirassés et un croiseur russes furent endommagés sans être coulés pour autant. Mais la base fut désormais bloquée par les Japonais, interdisant toute sortie à l'escadre russe. Lorsque celle-ci tenta de s'échapper, le 10 Août, elle se heurta aux forces de l'Amiral Togo qui lui infligèrent une humiliante défaite au cours de la bataille de la Mer Jaune. Quatre cuirassés revinrent à Port-Arthur, d'où ils ne sortirent plus; le reste de l'escadre s'égaila entre Changhai, Saïgon, Kia-Tchéou et Vladivostok.



L'Amiral Rodjetsvenski

La Deuxième Escadre du Pacifique...

Ce revers aurait dû faire comprendre aux Russes que la guerre était perdue et qu'il valait mieux arrêter les frais. Mais les stratèges de l'Amirauté de Saint-Petersbourg en avaient décidé autrement avec la bénédiction du gouvernement de Nicolas II qui craignait de perdre la face. Refusant d'accepter la défaite, ils prirent l'incroyable décision de faire accomplir à la Flotte de la Baltique - rebaptisée Deuxième Escadre du Pacifique - les trois-quarts du tour du monde pour aller remplacer les navires perdus en Extrême-Orient et affronter Togo.

Un itinéraire sur lequel il n'y avait pas une seule base russe. Les règlements internationaux interdisaient, par ailleurs, aux pays neutres de recevoir plus de vingt-quatre heures dans leurs ports les navires des nations belligérantes. Le ravitaillement de l'escadre en charbon ne pourrait donc s'effectuer qu'au mouillage ou au large par mer calme.

Pour assurer ce ravitaillement, le gouvernement russe avait affrété à la Hamburg-America Linie, soixante-six charbonniers qui s'échelonnaient sur le parcours et fourniraient à l'escadre le demi-million de tonnes dont elle aurait besoin pour son voyage. Les quelque quarante navires de guerre auraient à charbonner une trentaine de fois. Jamais une expédition navale ne s'était déroulée dans pareilles conditions.

Le gouvernement russe ne s'attarda pas à de tels détails. Il avait pris la décision de relever le gant. Il fallait l'exécuter.

La flotte de la Baltique disposait de douze grands bâtiments - le même nombre que les Japonais -, dont cinq seulement étaient neufs; ils affichaient néanmoins des faiblesses.

Le navire amiral, le "Suvorov", était prévu pour un déplacement de 13.500 tonnes et une vitesse de dix-huit noeuds, mais on lui avait ajouté une telle quantité d'équipement en cours de construction qu'il déplaçait en fait nettement plus de 15.000 tonnes; il

était trop chargé dans les hauts, manquait de stabilité et ne pouvait plus donner que seize noeuds.

L'"Alexandre III" filait un noeud de moins. Les machines du "Borodino" chauffaient dangereusement à partir de douze noeuds, et il fallait les stopper pour les laisser refroidir ou s'en tenir à une vitesse inférieure. L'"Orel" était si récent qu'il n'avait pas terminé ses essais et il était déjà tombé deux fois en panne. Le cinquième bâtiment était le "Svetlana", avec une vitesse impressionnante de vingt noeuds, mais ce n'était qu'un croiseur à l'armement léger.

Les ajoutes faites à leurs superstructures influaient défavorablement leur stabilité. A un point tel que, par mer forte, leur armement secondaire ne pouvait être utilisé et que la partie la plus épaisse de leur blindage se situait en dessous de la ligne de flottaison, les rendant vulnérables aux projectiles ennemis.

Les sept grands bâtiments restants étaient si inadaptés que le commandant Semenov, l'un des rares officiers



La Deuxième Escadre du Pacifique

Tous les navires figurant sur cette illustration furent capturés ou coulés à Tsushima

à avoir survécu à la débâcle de Port-Arthur, les comparait à "de vieux fers à repasser ou des sabots". Plusieurs avaient près de quarante ans et certains d'entre eux étaient dotés de canons complètement périmés se chargeant par la bouche. Au total, en ajoutant les destroyers et les bâtiments du train d'escadre, la flotte comptait une quarantaine de navires. Sa vitesse était celle de l'unité la plus lente, c'est-à-dire onze noeuds.

... et son chef

L'homme placé à la tête de cette flotte, Sinovie Rodjestvenski, ne promettait pas plus que les navires. Fils d'une famille aristocratique, âgé de cinquante-six ans, il avait combattu en Turquie en 1877-1878, avait été attaché naval à Londres puis, après avoir servi en Extrême-Orient, était devenu chef de l'état-major de la Marine. Il n'avait jamais commandé une flotte de combat. Outre ce manque d'expérience du commandement à la mer, il ajoutait un médiocre sens tactique à son manque d'imagination.

En uniforme, avec sa barbe et la poitrine couverte de décorations, il avait l'air du parfait chef de guerre. Son comportement ne fut malheureusement pas à la hauteur de son physique.

Il ne porta pas le moindre intérêt à l'entraînement de ses équipages en cours de traversée. Ceux-ci en avaient pourtant bien besoin. Incorporées à la hâte au lendemain des événements de Port-Arthur, très peu de recrues venaient des régions côtières de la Russie; la plupart étaient de simples paysans. Elles n'avaient pratiquement jamais navigué, les eaux de la Baltique étant gelées pendant la moitié de l'année.

Leur manque général d'instruction constituait un lourd handicap au moment où se développaient les techniques de la guerre moderne. Au cours d'un exercice de nuit, Rodjestvenski lança un signal d'alerte: "Défense contre attaque de torpilles". Il

attendit sur le pont de son navire-amiral escomptant que ses hommes se précipiteraient à leur poste. Mais rien ne se produisit. Tout le monde, officiers compris, dormait profondément.

Un des officiers du "Suvorov" se plaignit de ses canonnières: "La moitié d'entre eux doivent tout apprendre parce qu'ils ne savent rien, l'autre parce qu'ils ont tout oublié. Et quand, par hasard ils se souviennent de quelque chose, il s'agit de notions périmées". Ce que personne ne soupçonnait encore, c'est que parmi les marins il y avait un certain nombre de révolutionnaires dont l'objectif était de semer le désordre à bord.

Au surplus, Rodjestvenski tenait ses officiers en piètre estime. Il qualifiait son second, le bedonnant Amiral Fölkersam, de "sac d'engrais" et l'Amiral Enkvist, commandant la division des croiseurs, de "vaste espace vide". Jamais il ne communiqua à son état-major un plan de bataille contre l'ennemi qui les attendait à la fin du voyage.

Il passa la traversée assis sur la passerelle, à surveiller les navires pour s'assurer qu'il restaient en ligne en conservant la distance prescrite, et à répandre la terreur autour de lui, semblable, rapporta un marin, "à un obus de 380 près d'éclater". Il explosait de rage si un navire avait le malheur de ne pas tenir son poste. "Après une bordée d'injures à l'adresse du fautif, il ordonnait: "Signifiez un blâme à cet imbécile!".

Le départ était prévu pour le mois de Juillet (1904), mais il y eut du retard. Des cinq cuirassés neufs qui devaient constituer le corps de bataille de la flotte, le dernier était encore en cours d'achèvement. Quatre seulement prirent le départ: le "Suvorov" navire-amiral, le "Borodino", l'"orel" et l'"alexandre III". Avec le "train d'escadre", cela faisait une quarantaine de navires.

Les plus petits bâtiments, trois croiseurs et les destroyers, sous les ordres

de l'Amiral Fölkersam, passeraient par le canal de Suez. Le reste ferait le tour par le Cap de Bonne Espérance et tout le monde se retrouverait à Madagascar.

Dès son départ de Libau, le 16 Octobre, l'escadre rencontra des difficultés. Les cuirassés neufs n'avaient pas tous achevé leurs essais en mer. Parmi les autres navires, beaucoup étaient simplement trop vieux pour faire un tel parcours. Trois d'entre eux furent très vite renvoyés comme inaptes au service.

Pour donner le ton à la croisière, le navire-amiral crut bon de s'échouer à la sortie de la rade, tandis qu'un croiseur perdait une ancre qu'il mit des heures à retrouver et qu'un destroyer éperonnait le vieux cuirassé "Oslyaba" et se voyait obliger de regagner Libau pour réparations.

L'incident du Dogger Bank

Mais Rodjestvenski n'était ni superstitieux, ni homme à se laisser démonter par de tels détails. Il s'était engagé paisiblement dans les détroits danois lorsqu'un rapport émanant d'un agent russe basé à Copenhague, le capitaine Hartling, l'informa que la mer du Nord grouillait de mines, de sous-marins et de torpilleurs japonais. Il n'en fallut pas plus pour créer au sein de l'escadre une psychose qui vira bientôt à l'hallucination collective.

Les seuls navires japonais qu'on ait jamais vu dans la région étaient les torpilleurs qui avaient été construits dans les chantiers anglais de la tyne et dont les derniers avaient quitté la Grande Bretagne depuis plusieurs mois.

Sur base des renseignements contenus dans ce rapport et dans les messages aussi alarmistes que fantaisistes que continua à lui envoyer Hartling (qui s'avéra être un dangereux mythomane), Rodjestvenski mit son escadre en état d'alerte permanente: "Aucun navire, de quelque type qu'il soit, ne peut être autorisé à se trouver sur la route de la flotte", ordonna-t-il.

Deux trawlers danois, dépêchés par le consul de Russie au Danemark auprès du navire-amiral pour lui apporter un pli de l'Amirauté, faillirent être les premières victimes de cet ordre. Ils manquèrent de peu d'être coulés par le tir nourri de certains navires russes. Ironie du sort: le pli en question informait Rodjestvenski qu'il venait d'être promu Vice-Amiral par le Tsar.

Ce ne fut que partie remise.

Le 24 Octobre, à la tombée de la nuit, la ravitailleur "Kamtchatka" resté à la traîne pour cause d'ennuis de machines signala qu'il était attaqué par

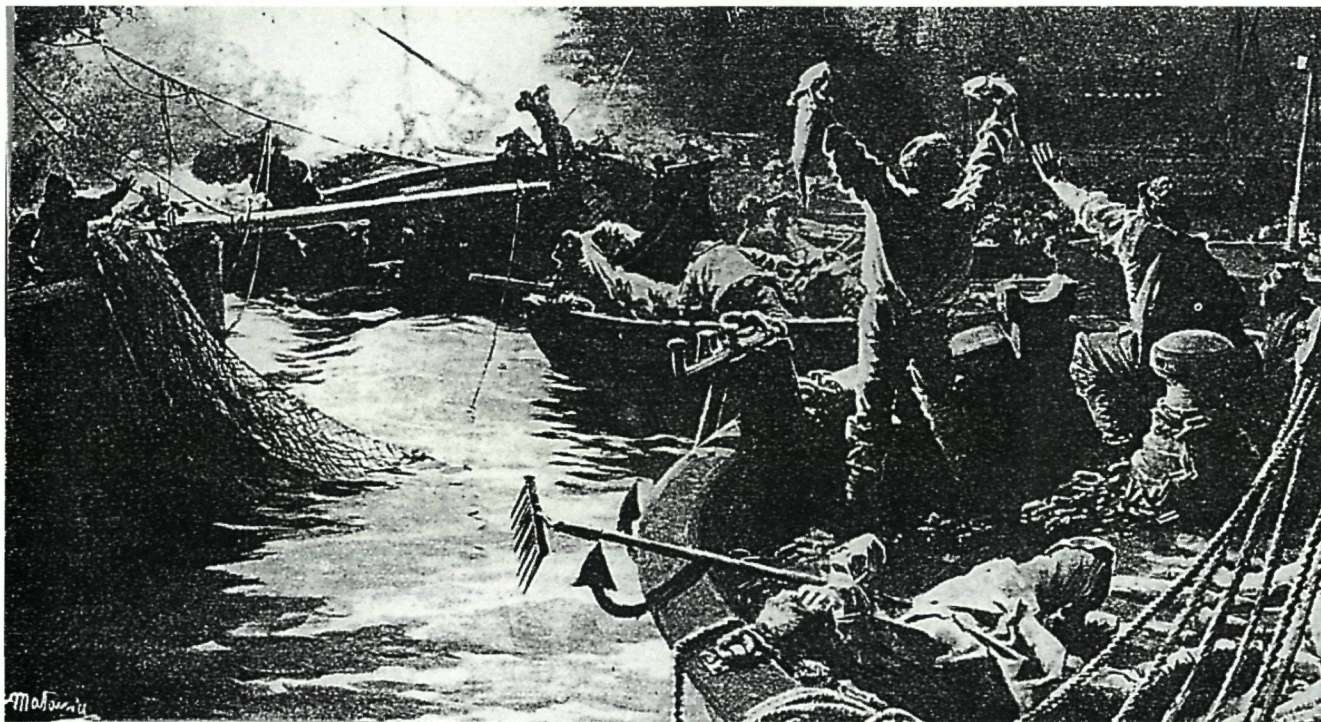
de ces tirs sans but un navire fut coulé, dont personne ne se soucia de recueillir les survivants: un innocent chalutier de Hull appartenant à une flotille régulièrement éclairée qui pêchait sur le Dogger Bank, un des bancs de pêche les plus actifs du monde.

Que les Russes aient pu prendre ces petit bateaux d'une centaine de tonnes et ne comptant qu'une poignée d'hommes d'équipage pour des torpilleurs japonais dépasse l'entendement.

A bord des navires russes, on assista à des scènes incroyables. Plusieurs

Rodjestvenski et Enkvist réalisèrent que leurs navires s'étaient tirés dessus mutuellement. Conscient des conséquences probables de cette méprise, le commandant de la flotte, fou de rage, fit passer lui-même par dessus le bastingage un des canonnières qui s'obstinait à faire feu sur les chalutiers.

Billan de l'affaire: outre le chalutier coulé, cinq avaient été endommagés (deux tués et six blessés). Le cuirassé "Orel" avait été touché en cinq endroits à la flottaison et son aumônier coupé en deux par un obus. Cela eut été bien pire si les canonnières russes s'étaient montrés à la hauteur.



L'incident du Dogger Bank

des torpilleurs. "Combien sont-ils?": demanda l'Amiral. "Environ huit venant de toutes les directions". Sans qu'on sût exactement qui en avait donné l'ordre, les navires russes ouvrirent le tir dans tous les azimuts. Surexcités, les veilleurs voyaient des ombres surgir de partout dans la nuit.

Il y avait longtemps que l'on n'avait plus assisté à un tel feu d'artifice en mer du Nord. Ni à un tel phénomène d'hystérie collective. Dans le fracas

prétendaient être touchés par des torpilleurs. A bord du "Borodino", certains matelots avaient empoigné leur ceinture de sauvetage et sauté par dessus bord. D'autres s'étaient étendus sur le pont en protégeant leurs oreilles de leurs mains. D'autres encore s'étaient mis à courir en tous sens, un coutelas à la main, en criant que les japonais montaient à l'abordage.

Lorsque le bombardement eut pris fin,

L'"Orel", à lui seul, avait tiré 500 obus sans atteindre quoi que ce soit! Mais comment les Britanniques allaient-ils réagir devant cette attaque non provoquée contre leurs pêcheurs?

Ils réagirent mal comme on pouvait s'y attendre. Ce qui fut appelé désormais "l'incident du Dogger Bank" faillit déclencher la guerre entre l'Angleterre et la Russie, dont les relations étaient déjà mauvaises.

La presse britannique, déchainée, traita Rodjestvenski de "chien enragé" et réclama la destruction de son escadre. La Royal Navy fut mise sur pied de guerre et fit suivre la flotte russe pendant son voyage vers l'Afrique du Nord par une division de croiseurs, qui ne la lâcha qu'à Gibraltar, après que le gouvernement russe ait accepté de soumettre son différent avec la Grande-Bretagne à la Cour internationale de la Haye et d'indemniser les victimes et leurs familles.

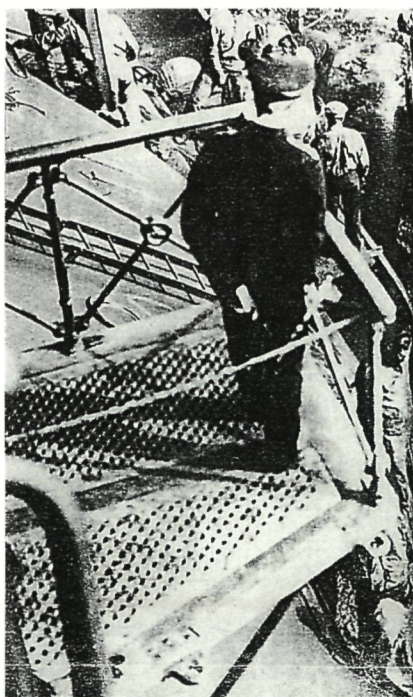
La tempête diplomatique rattrapa Rodjestvenski à Vigo, où l'attendaient comme prévu cinq charbonniers allemands. Il y reçut l'ordre de renvoyer en Russie les officiers responsables de l'attaque des chalutiers de Hull. L'Amiral en profita pour se débarrasser d'un officier du "Suvorov" qu'il savait lui être résolument hostile, le capitaine Klado.

Klado lui rendit la monnaie de sa pièce lorsque, rentré à Saint-Petersbourg, il fut chargé de constituer une flotte de renfort pour la 2e Escadre du Pacifique. Il rassembla toutes les veilles baignoires disponibles, quel que fut leur état. Après tout, cela multiplierait le nombre de cibles pour les canons japonais. Il n'ignorait pas que Rodjestvenski avait refusé ces fameux "coule tout seul" qui auraient nuit à l'homogénéité de ses forces, mais c'était là sa revanche.

Du charbon, encore du charbon, toujours du charbon

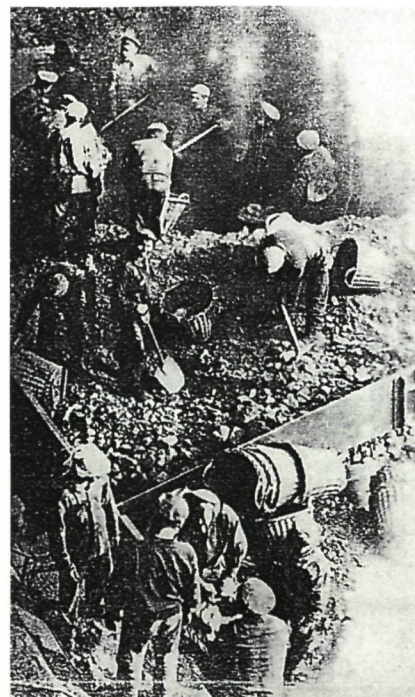
A Vigo, l'escadre faillit ne pas pouvoir charbonner, le gouvernement espagnol interdisant toute opération de ce genre dans ses eaux territoriales. Il fallut de nombreux échanges de télégrammes entre Madrid et Saint-Petersbourg pour que l'affaire finisse par s'arranger.

A Tanger, où le groupe Fölkersam devait se dégager de la flotte pour passer le canal de Suez, celle-ci fut, au contraire, accueillie le plus courtoisement du monde par le sultan du



Corvée charbon

Le charbon est enfourné dans des mannes avant d'être transporté dans les soutes des navires



Maroc et put ravitailler sans autre difficulté que celle causée par un fort vent d'Est, qui rendit difficile le batlage sur la rade. A titre de remerciement pour l'accueil reçu, l'un des navires russes ne trouva rien de mieux que de sectionner avec son ancre un câble télégraphique sous-marin, coupant toute communication entre la ville et le reste du monde pour quatre jours.

A Dakar, où il arriva le 12 Novembre, Rodjestvenski fut prié poliment mais fermement par les autorités d'aller charbonner en dehors des eaux territoriales. Tandis que le télégraphe crépitait entre cette ville, Paris et Saint-Petersbourg, l'Amiral, sans attendre le résultat des négociations, profita d'un mouillage éloigné du port pour bourrer ses navires de charbon jusqu'à la limite de la surcharge.

Les cuirassés avaient des soutes prévues pour 1.100 tonnes. On en chargea le double. "Il y avait du charbon partout, rapporta Semenov, un officier du "Suvorov". On n'en avait non seulement jusqu'au cou, mais même par dessus la tête". Les sacs encombraient les ponts, envahissaient

les poulaines, les batteries, les cambruses, les embarcations. Corvée toujours pénible, le charbonnage devint sous les tropiques un véritable cauchemar. La température atteignait 45° dans les soutes; les hommes les plus vigoureux et les plus résistants ne pouvaient y rester plus de vingt minutes d'affilée.

Même scénario à Libreville (Gabon) et Mossamedes (Angola) où l'escadre charbonna en dépit des interdictions officielles. Elle avait la force pour elle et ce n'était pas une maigre canonnière française ou portugaise qui allait l'empêcher de violer les lois internationales. Mais l'accueil hostile, lui réservé à peu près partout où elle se présentait, influait défavorablement sur le moral des équipages.

A Luderitz, le gouverneur allemand l'autorisa à se ravitailler, mais ce furent les éléments qui se montrèrent hostiles. La houle était telle qu'il fallut six jours pour faire le plein de charbon. Un plein indispensable, car l'étape suivante était l'une des plus longues du voyage; il s'agissait de gagner Madagascar et d'affronter en cours de route les redoutables

"Roaring Forties" sévissant sous les latitudes voisines du Cap de Bonne Espérance.

Pendant le voyage, Rodjetsvenski tenta de faire exécuter des manoeuvres par sa flotte. Les résultats révélèrent confusion et incompetence générales. Au cours d'un exercice, le petit comique de la troupe, le "Kamchatka" (qui avait déjà été à l'origine de l'incident du "Dogger Bank" déclencha une alerte générale en envoyant au navire-amiral le signal: "Voyez-vous un torpilleur?"... pour avouer piteusement un peu plus tard qu'il s'était trompé de code et voulait tout simplement signaler que tout allait bien à bord.

Les machines, aussi, étaient cause de souci pour Rodjetsvenski. "Notre long voyage, nota Semenov, ne fut qu'une lutte désespérée avec les chaudières qui explosaient et les machines qui tombaient en panne à tout bout de champ. Un jour, nous avons du rallumer les chaudières de tous les navires en l'espace de vingt-quatre heures".

Pas étonnant que l'humeur de l'Amiral s'en ressentit. Il devint de plus en plus taciturne, voilant de plus en plus mal son mépris pour ses officiers. Les communications entre lui et son état-major s'en ressentirent.

Escale à Madagascar

Les "Roaring Forties" se montrèrent à la hauteur de leur réputation. Cinq jours durant le vent souffla en tempête avec des creux de dix mètres et plus. De fréquentes avaries de machine transformèrent le voyage en calvaire. Mais l'escadre finit, malgré tout, par arriver au complet à Ste-Marie sur la côte est de Madagascar le 6 Janvier 1905. Elle y trouva des instructions lui enjoignant d'aller retrouver la division Fölkersam à Nossi-Bé sur la côte occidentale de l'île. Un simple crochet de 600 milles!

Désagrément somme toute mineur pour Rodjetsvenski, à côté de la pluie

de tuiles qui lui tomba sur la tête au cours des jours suivants.

D'abord, ce fut la nouvelle de la prise de Port-Arthur par les Japonais après un siège de cinq mois, qui modifia complètement l'objet de sa mission. Plus question pour la 2e Escadre de dégager la base comme prévu. La seule action raisonnable consistait à gagner Vladivostock. Avec le risque quasi-certain de se heurter à la flotte de Togo sur le parcours.

Second contretemps: les bâtiments de la division Fölkersam étaient dans un tel état qu'il leur fallait au moins quinze jours pour effectuer les réparations indispensables.

Plus grave, les charbonniers de la Hamburg-Amerika Linie refusaient d'accompagner l'escadre dans l'océan Indien.

Et pour couronner le tout, Rodjetsvenski apprit qu'il devait attendre à Nossi-Bé l'arrivée, sous le commandement du Contre-Amiral Nebogatoff, de la Troisième Escadre du Pacifique, les fameux "coule tout seul", que lui envoyait en "renfort" l'Amirauté et dont il ne voulait pas.

Le séjour à Madagascar se prolongea durant deux longs mois dans les conditions les plus pénibles qui soient. Le moral des équipages réduits à l'inactivité et entassés dans les entreponts surchauffés à l'atmosphère irrespirable s'en ressentit. De même que la discipline.

Persuadés que la destruction de l'escadre était au bout du voyage les hommes cherchaient des dérivatifs susceptibles de les faire penser à autre chose qu'au sort qui les attendait. Ils passaient le plus clair de leur temps dans un village, "Hellville", fait de barriques en bois, qui était sorti de terre peu après leur arrivée et où bars, bordels et tripots s'alignaient en rangs serrés.

Pour se distraire, ils avaient ramené à bord tous les animaux sur lesquels ils avaient pu mettre la main: mou-

tons, porcs, perroquets, chiens, singes porc-épics, lézards, grenouilles... Jusqu'à un petit crocodile et un serpent venimeux dont la morsure causa la mort d'un soutier. La 2e Escadre du Pacifique était devenue un zoo flottant. Pour faire bonne mesure, une meute de requins avait établi son quartier-général dans la rade après que le ravitailleur "Espérance", dont le système frigorifique était tombé en panne, ait balancé des tonnes de viande avariée par dessus bord.

Plus personne n'exerçait le commandement. Souffrant d'une névralgie aiguë, Rodjetsvenski ne quitta pas sa cabine pendant deux semaines. Son chef d'état-major, frappé d'une hémorragie cérébrale, s'était retrouvé à moitié paralysé. Bon nombre d'officiers étaient soit ivres, soit drogués en permanence.

Malaria, dysenterie et typhus causaient des ravages dans la flotte. Certains hommes sombraient dans le mysticisme, voire la folie. Pas de jours sans qu'un service funèbre soit célébré sur l'un ou l'autre navire. Les malades les plus atteints, de même qu'une poignée de révolutionnaires qui avaient tenté de fomenter une rébellion à bord de l'"Amiral Nakhimov" furent rapatriés par le "Malay".

Dans une ambiance aussi délétère, le grand problème de Rodjetsvenski était de maintenir son escadre en état de combat. Il comptait beaucoup sur le navire ravitailleur "Irtys", que lui avait dépêché l'Amirauté, pour regarnir ses soutes à munitions partiellement dégarnies par les canonades insensées du Dogger Bank. Las! c'est une cargaison de douze-mille paires de bottes fourrées et de tonnes d'équipement pour un hiver russe qu'eurent à décharger ses hommes sous le soleil meurtrier d'Afrique!

Des entraînements au tir eurent lieu malgré tout. De la passerelle du "Suvorov", l'Amiral assista à un exercice des destroyers, dont pas un ne réussit à mettre un coup au but sur une cible mobile. Les cuirassés

ne furent pas plus heureux: seul le navire-amiral réussit à faire mouche...sur le navire tirant la cible!

Coté torpilleurs, cela ne fut pas plus brillant. Des sept torpilles lancées, une fit long feu, deux bifurquèrent à angle droit vers bâbord, deux autres firent de même vers tribord, deux se traînèrent misérablement vers la cible sans l'atteindre et la dernière se mit à tourner en rond en cercles de plus en plus larges dans la zone d'exercice, obligeant tous les navires à se disperser en catastrophe. Dans le genre farces et attrapes, il eut été difficile de faire mieux. L'escadre de Togo n'avait qu'à bien se tenir!

La Hamburg-Amerika Linie ayant finalement accepté de laisser ses charbonniers poursuivre le voyage, Rodjetsvenski quitta Nossi-Bé le 16 Mars, sans plus attendre l'arrivée du "musée flottant d'archéologie navale" que constituait la 3e Escadre. Il n'avait rien à gagner à s'éterniser à Madagascar. La santé et le moral de

ses équipages ne cessaient de se dégrader. Beaucoup avait espéré qu'on allait faire demi-tour et regagner la Russie. Plus personne ne croyait à une issue heureuse de l'expédition.

Destination: désastre

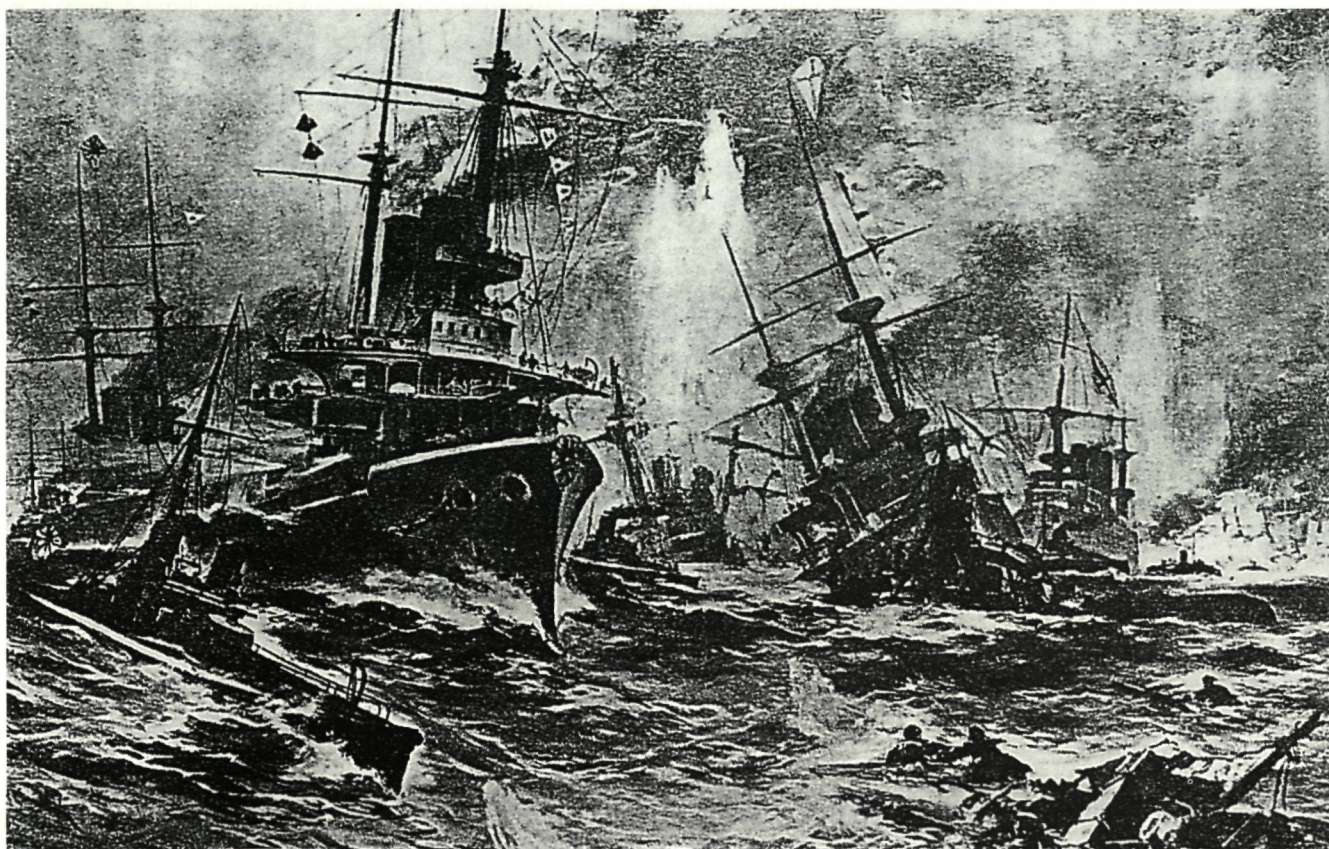
La flotte mit vingt-huit jours pour traverser l'océan Indien et gagner la baie de Cam Rahn en Indochine; un trajet de 4.500 milles que les arrêts pour ravitaillement rendirent interminables. Cam Rahn est l'un des meilleurs mouillages de la mer de Chine méridionale, mais les Français interdirent à Rodjetsvenski d'y faire halte plus de vingt-quatre heures. Cela, au moment précis où il venait de recevoir l'ordre formel d'attendre Negobatoff avant de poursuivre sa route.

Celui-ci n'apparut avec ses laissés pour compte qu'au début Mai. Trois semaines durant, la 2e Escadre avait dû se traîner en mer de Chine à vitesse ultraréduite, mouillant au gré

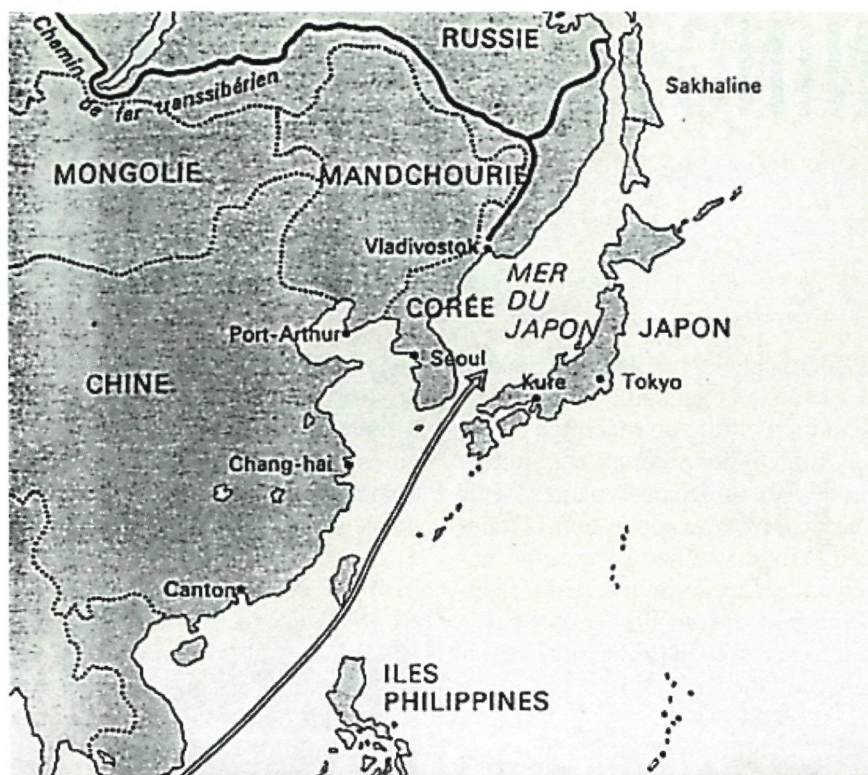
du hasard dans l'une ou l'autre baie déserte et perdant le peu de moral qui lui restait. Negobatoff, ayant eu besoin de quelques jours pour réparer et charbonner, l'escadre ne se remit en route, au grand complet, que le 14 Mai.

Apparemment, Rodjetsvenski ne prépara pas la bataille qu'il savait pourtant imminente. Il ne consulta jamais son état-major et ne provoqua aucune discussion sur les éventualités susceptibles de se présenter. Au bout de ce long voyage, il n'avait plus aucune considération pour ses subordonnés. Ceux-ci pourtant avaient d'autant plus besoin de directives qu'ils manquaient d'initiative et de compétence.

C'est sans avoir reçu d'instructions complètes et dans la plus grande désorganisation que la flotte approcha l'ennemi. Comble de malheur: l'Amiral Fölkersam, commandant en second, mourut le 23 Mai. Rodjestvenski crut bon de cacher son



La bataille de Tsushima marqua la déroute complète des Russes



Les derniers milles

décès à ses équipages. Si bien que s'il lui arrivait quelque chose au cours de la bataille, c'est vers un commandant déjà mort qu'ils auraient dû se tourner.

Pour l'Amiral, la fin de la mission était proche. De quelque manière que celle-ci se termine, il pouvait s'enorgueillir d'avoir accompli un miracle en amenant sa flotte, intacte, aussi loin. Que les navires et les équipages envoyés par l'Amirauté se mesurer aux Japonais ne fussent pas à la hauteur de la tâche n'était pas de sa faute. Il le savait depuis le départ, mais, en officier conscient de ses responsabilités, il avait voulu remplir son devoir jusqu'au bout. Il avait ses défauts et ses faiblesses

mais on ne pouvait lui dénier cette volonté de fer qui lui avait permis de surmonter les multiples embûches semées sur sa route, la charge écrasante qu'il avait accepté d'assumer avait tout simplement eu raison de son moral et de santé. Au moment d'affronter la flotte japonaise, il avait cédé au fatalisme et accepté le nouveau rôle lui dévolu par le destin: celui de victime consentante.

La rencontre entre les deux flottes se déroula au sud de l'île de Tsushima dans le golfe de Corée. Elle débuta le 27 Mai à 13 heures 55 et dura un jour et une nuit, mais son issue fut réglée en moins d'une heure. A vrai dire, il faut parler de carnage plutôt que de bataille.

Lorsque les canons se turent, sur les huit cuirassés russes, six avaient été coulés (dont le navire-amiral) et deux capturés. Des trente-sept navires, qui avaient commencé à Libau l'effroyable traversée près de huit mois plus tôt, seuls un croiseur et deux contre-torpilleurs parvinrent à rejoindre Vladivostok. Quelques autres gagnèrent des ports neutres et y furent internés. Près de 6.000 hommes furent faits prisonniers, plus de 4.000 tués ou noyés.

Les Japonais ne déploraient la perte que de trois torpilleurs et de 116 tués et 538 blessés. Ce désastreux engagement scella la fin de la guerre russo-japonaise.

Rodjestvenski n'eut même pas l'honneur de périr avec son navire-amiral. Blessé, il fut repêché en mer et transporté sur un navire-hôpital japonais, où l'amiral Togo vint lui rendre visite. A son retour en Russie, il dut comme il s'y attendait assumer le rôle de bouc émissaire. Il fut traduit en conseil de guerre ainsi qu'un certain nombre de ses officiers. Il finit par être mis hors de cause bien qu'il eut revendiqué l'entière responsabilité de la défaite.

Le sort n'avait cependant pas renoncé à tourner le malheureux en dérision. Alors qu'il résidait dans un hôtel de Saint-Petersbourg, en 1908, il reçut un télégramme donnant tous les détails d'une messe de Requiem qui serait célébrée à sa mémoire dans une église de la ville quelques jours plus tard. Apparemment le pauvre homme était mort... et il ne le savait pas.

J.-M. de Decker



BROODWINNING: ZEE-VISSER!

De meeste mensen stellen zich een professionele zeevisser voor als een oudere man met een "zuidwester", varende aan boord van een houten versleten "schuitje". Weinigen onder hen weten iets af van het beroepsleven van zee-lui; en velen hebben als enig contact de dure prijs van de vis in de winkels. Dit beeld onderhouden door folklore behoort echter reeds lang tot het verleden.

Inderdaad als men langs de kaaïen van onze vissershavens loopt, ontdekt men er tal van machtige stalen vaartuigen die uitgerust zijn met de modernste tuigen en hypergesofisticeerde navigatie apparatuur. Onder commando van hoog technisch geschoolde schippers, zijn deze dure eenheden bedoeld om alle zeeën te bevaren en te vissen in (bijna) alle weersomstandigheden.

Wat een buitenstaander echter niet bemerkt is dat sedert lange jaren een diepe crisis heerst in de Belgische Visserij. De redenen zijn meervoudig en hebben als gevolg dat op een totaal van meer dan 200 schepen einde jaren '80 er nog amper 150 eenheden in België geregistreerd waren op 1 juni jl., waarvan 83 in Zeebrugge; 41 in Oostende; 24 in Nieuwpoort en 2 in Blankenberge. Cijfers die helaas jaarlijks nog dalen. Niettemin zijn er nog kandidaten, uit

de jongere generatie en niet persé uit visserij-milieus, die zorgen dat de "relève" verzekerd wordt en daarom visserijschool lopen om later carrière te maken in dit vak. We zullen zien op welke wijze.

In een vorige aflevering van NEPTUNUS (Cfr. nr. 4 - december 1993) had onze vriend en confrater Willy Bosteels ons onderhouden over één van die beroepsscholen, namelijk het Koninklijk Werk "IBIS", gevestigd in Bredene.

Zoals Directeur R. Taillaert het vermeldt, was de bedoeling van deze instelling, gesticht in 1906, de wezen van vissers op te vangen, te onderwijzen en op te voeden in het beroep van hun voorvaderen door hen een elementaire vakopleiding te geven. De sociale en economische evolutie sedert 1906 plaatst heden het K.W. IBIS in een totaal andere realiteit vermits de problematiek van kinderen en



De 0.29 - BROODWINNER

adolescenten evolueerde met het maatschappijbeeld. Heden wordt een even grote leemte opgevuld als in 1906 maar de sociale realisaties worden anders geconcretiseerd. Om zijn preventieve en tijdsoverbruggende rol te kunnen vervullen, hanteert het K.W. IBIS doelgericht een sterk gestructureerde leefwereld. De leerlingen kunnen bij ons rekenen op de zekerheden van een goed georganiseerde maatschappij waarin de aloude maritieme traditie "eer, plicht, ridderlijkheid" in een moderne context vertaald wordt, aldus Dhr. R. Taillaert.

Gezien er in het visserijvak enorm veel verschillende aspecten aan bod komen, is het duidelijk dat dit niet alleen kan verkregen worden door het lezen en bestuderen van boeken. Daarom wordt bij IBIS, vanaf de 2de graad (1), onderwijs deels verstrekt door het Nautisch Centrum dat met behulp van simulatoren de leerling vertrouwd maakt met de moderne navigatieapparatuur van vissersschepen. Anderzijds is er de praktische opleiding aan boord van een opleidingsvaartuig, de "029 BROODWINNER".

Deze in Oostende geregistreerde stalen eenheid werd gebouwd in 1965, is 37 m. lang voor 3.60 m. diepgang, heeft een tonnenmaat van 99 t. en is uitgerust met een diesel motor van 300 PK. Praktisch uitsluitend gecharterd door de verschillende visserij scholen van onze kust kunnen dus leerlingen bijgestaan door hun leerkrachten op zee hun opleiding vervolmaken.

Onlangs gingen we met de klas van het 4de studiejaar mee om ze in actie te zien, op een visgebied gelegen op

ongeveer een uur varen in de 320° vanuit Oostende. Die donderdag waaide een "stevig briesje", een NW-wind 5 à 6 met zeegang 4 à 5. Voor de zes knappe studenten van ongeveer 16 jaar, was het zeker die dag geen "gesneden brood". Hard werken in deze moeilijke (weers-)omstandigheden was voor velen een uitdaging. Zelfs zeeziek, deden ze moedig hun best om hun mannetje te staan. Om beurten werden de leerlingen ingezet om de navigatieroutes uit te zetten op kaart, om als roerganger de koers te houden of om de twee moderne radars en andere complexe instrumenten te bedienen. Tussen twee "slepen" werd in de kombuis de lessen van skipper Van de Castele over zeevaart, reglementen, zeemanschap en andere veiligheidsbegrippen gevolgd. Het hoogtepunt wordt bereikt op het voordek wanneer de "winches" de 2 grote zijnetten (de 0.29 was toen van boomkorren voorzien) ophalen onder het

scherpe en ervaren toezicht van het (vaste) boordpersoneel. Later moet de vangst gesorteerd en de verschillende vissoorten geïdentificeerd worden voor ze schoongemaakt en verdeeld worden. Kortom, de dagelijkse routine van de beroepsvisser!

Met een schip in zee steken vereist een grote technische en praktische kennis waarbij ook elementen zoals de verschillende visserij gebieden, hun ligging, de aard van de zeebodem, de periode van het jaar, de temperatuur van het water, de richting van de wind en de stroming niet mogen vergeten worden! Het einddoel is het veilig binnenvaren en een aantrekkelijke "besomming" op de vismijn-veiling bekomen.

Dhr. H. Cattoor, leraar Nautische Technieken en beroepspraktijk bij IBIS, geboren uit een vissersgezin, wist ons te vertellen dat de "0.29" een



In de kombuis! Ook Skipper Van de Castele geeft les

(1) Het voltijds secundair zeevisserijonderwijs bij IBIS biedt volgende structuur:

- Het eerste leerjaar A
- Het tweede leerjaar in de eerste graad - basis optie Dek
- Het eerste leerjaar van de tweede graad Dek - TSO
- Het tweede jaar van de tweede graad Dek -TSO

Naast de getuigschriften voorzien door het Departement Onderwijs, kunnen de leerlingen van dit technisch secundair onderwijs na het derde jaar het "Certificaat van Scheepsleerjongen" behalen.

Na het vierde jaar volgen het "Getuigschrift van Aspirant-Schipper ter visserij", het "Beperkt Certificaat van Radiotelefonist van Scheepsstations" en het "Aanvullend Getuigschrift over de Kennis van het Bedrijfsbeheer".



Op het voordek, onder het scherpe en ervaren toezicht van beroepsmensen
(Foto's Fr. Philips)

Belgische Ijslander is er definitief een bladzijde omgedraaid van onze visserijgeschiedenis.

De toekomst in deze sector ziet er niet rooskleurig uit en dat er moeilijke tijden in het verschiet zijn weten de leerlingen, en toekomstige schippers. Meer en meer worden ze bewust dat hun beroep en mentaliteit moeten evolueren in het licht van een toekomstig Europees concept.

Zeker is dat de motivatie aanwezig is en dat er hard gewerkt wordt als we de woorden horen van de zeventienjarige A., aspirant visser: "Zeeziek of niet, hard werken of niet, 't is een goede stiel.... en op zee is het toch beter leven dan aan wal, hè meneer!"...

eerder moderne eenheid is, maar die zeker niet het comfort en de modernste snufjes van de treilers van de jaren '90 heeft. Dit komt ten goede aan de leerlingen zegt hij, want zo stappen ze op een stelselmatige manier over van de kaai tot de harde realiteit van hun toekomstige professionele leven. In deze optiek is het ook de bedoeling de leerlingen eerst bij dag te laten varen, dan 's avonds en later ook 's nachts om de praktijk van de wachtbeurten aan te leren.

Wat de mentaliteit en vooral de fysieke weerstand van de huidige jeugd betreft, is dit zeker niet meer te vergelijken met "den tijd van toen", aldus een oudere visser aan boord! Denk maar aan de sterke verhalen uit het leven van de Ijslandvaarders. Die tijd en werkwijze is echter in onze huidige socio-economische tijd, in Europese context, voorbijgestreefd. De 0.129 AMANDINE was in maart jl. terug van haar laatste Ijsland reis, en met het afdanken van deze laatste

Saint Bernard du Spuikom

IN MEMORIAM



De Heer
Roger Machielsen

Bewonderaar en gelegenhedsmedewerker
van ons tijdschrift.

Met een bijzondere interesse voor de zee
en het maritieme gebeuren.

Bestuurslid van de K.V. der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij
1914-1918 / 1940-1945

Geboren te Brugge op 11 april 1920,
en overleden te Oostende op 22 augustus 1995.



MARINS ET CROISES BELGES A LA RESCOUSSE

Vous autres marins belges, qui fîtes escale en la bonne ville de Lisbonne en Portugal, peut-être avez-vous entendu dire, peut-être avez-vous lu quelque part que vos ancêtres aux Croisades, passant par là, donnèrent un fameux coup de main à nos amis Portugais pour chasser du pays les Maures envahisseurs? Cela se passa comme ceci:

En ce temps là, un jeune prince du Nord de la Lusitanie et ses chevaliers tentaient d'arrêter l'invasion mauresque qui déferlait vagues après vagues, rezzous après rezzous, sur toute la péninsule ibérique et ce, depuis l'an de malheur 711 de notre ère, où le berbère sheik al Tarik avait débarqué à Gibraltar.

Le prince était jeune et beau; il avait 28 ans, en cette année 1139, qui allait être l'année de la naissance du nouveau royaume du Portugal. Il était fils du prince Henri de la Maison de Bourgogne, descendant des rois Capétiens de France et l'arrière-petit-fils de Robert II qui fut roi de Jérusalem. Par sa mère, princesse de Castille et de Léon, fille du roi Alfonse VI, il avait hérité d'un petit fief situé entre les fleuves Minho et Douro, bordant les rivages de l'Atlantique et qu'on appelait alors Terra Portucallis. De son père et de son grand-père il portait les prénoms: Affonso-Henriquès.

Devant lui, dans la plaine qui s'étend sous la colline d'Ourique, les armées de cinq rois maures menacent son comté.

Le jeune homme a décidé que l'Islam n'irait pas plus outre. Pourtant les forces qu'il a pu réunir sont dérisoires; les Maures sont dix fois plus nombreux que les chrétiens et beaucoup mieux armés qu'eux. Mais lorsque, au matin de la bataille, nous dit un chroniqueur du temps, lorsque le soleil naissant vint à frapper les armures des guerriers d'Affonso se ruant de la colline d'Ourique, sa petite armée parut redoutable. La bataille fut rude, et si furieuse qu'il fut longtemps impossible de dire de quel côté pencherait la victoire. Affonso semble être partout à la fois. Tantôt il lutte au corps

à corps, roulant sur le sol avec l'adversaire, tantôt il rassemble ses hommes pour une nouvelle charge. Les coups ne semblent pas l'atteindre. La lassitude gagne le camp des Sarrasins pour lequel il n'y a, en cette affaire, ni butin à saisir, ni trésor à conquérir. (1)

Au soir de cette journée les hommes du Croissant avaient déserté le champ de bataille, ce champ de bataille où Affonso "juché tout sanglant sur un bouclier" fut proclamé Roi par ses soldats. (2)

Quelques semaines plus tard, les Portucallois repartent en guerre sur les traces des Maures, et c'est par une suite de campagnes victorieuses que nos Chrétiens repousseront l'ennemi profondément vers le sud du pays où, enfin, la barrière naturelle que constituent le Tage et aussi la ville formidablement fortifiée de Lisbonne arrêtera leur élan.

Fort de ses exploits, Affonso-Henriquès Ier rejette la suzeraineté du roi de Castille et de Léon dont il était vassal, et affirme le droit à la royauté et à l'indépendance de ces nouveaux états enlevés par lui par la force, des mains de l'ennemi. Le royaume de Portugal est né.

Mais les Maures, retranchés derrière le Tage se fortifient dans Lisbonne et dans de puissantes forteresses stratégiquement disposées dans le pays. Sintra à l'ouest, Alcacer do Sal au centre, Chelb ou Silves capitale de l'Algarve au Sud, Avira à l'Est. Affonso se heurte à cette puissante ligne de défense, mais n'abandonne pas; il renforce son armée, la maintient sur pied de guerre et assiège Lisbonne pendant 6 années de suite.

Or, un beau jour, il apprend qu'une flotte armée de Croisés du Nord, en route pour la Terre Sainte, chassée par la tempête, s'est réfugiée dans les

estuaires du Nord-Portugal; le Roi se dit que Dieu est avec lui et qu'il lui offre la chance de sa vie.

Abride abattue son émissaire remonte la côte porteur d'une dépêche royale adressée à Monseigneur l'Evêque de Porto:

"A dom Pedro Pitoès, très digne et vénéré Evêque, Nous Affonso-Henriquès roi de Portugal, Salut! Se por ventura arribarens os navios dos Francos.... Si d'aventure arrivaient en vos eaux les bateaux des Francs, accueillez-les avec beaucoup de bienveillance et grande douceur (doçura), et que leur soit donnée toute aide dont ils pourraient avoir besoin. Persuadez-les de joindre leurs armes aux nôtres pour la libération de Lisbonne. Dites-leur que je traiterai avec eux pour qu'ils aient compensation et que, la ville conquise, la lourde rançon qu'auront à verser les vaincus leur sera intégralement laissée, étant entendu qu'ils se retireront ensuite et que Lisbonne sera considérée comme notre propriété. Qu'ils viennent donc en votre compagnie prendre mouillage dans les eaux du Tage où je les atteindrai. A Deus!"

A Porto, s'est en effet, réfugiée une flotte de Flandre commandée par le comte Arnould d'Aerschot, qui avait mis à la voile un beau jour de printemps 1146, de sous les murs de Bruges, pour se rendre en Palestine. Fuyant devant le mauvais temps, à court d'eau douce et de vivres frais probablement, pour reposer les embarqués déjà éprouvés par quelques jours de mer, sûrement, le convoi a fait escale en terre chrétienne, la dernière avant la Méditerranée. Forte de 150 à 200 navires, dit-on, la flotte flamande a embarqué quelques treize à quatorze mille Croisés, et transporte des machines de siège, des balistes, des catapultes et des mangonneaux. Une bénédiction du ciel!

(1) S. Chantal, Histoire du Portugal. Paris, Hachette.

(2) P. Goemaere. Si le monde avait été plus grand. Labor.

L'Evêque n'eut pas de mal, semble-t-il, à convaincre nos Croisés de prolonger quelque peu leur séjour et de joindre l'utile à l'agréable en des combats qui ne pouvaient qu'être glorieux, bénis et profitables, contre l'ennemi commun: l'infidèle, le Maure, le Sarrasin.... qu'il soit de Palestine, d'Egypte, d'Afrique ou d'Ibérie. Aussi bien, après dix jours d'escale à Porto, nos Croisés reprirent la mer, route au Sud, et le 28 juin 1147, ils embossèrent leurs navires dans le Tage.

Affonso dispose alors, avec ses nouveaux alliés, de 25.000 hommes: soit 12.000 Portugais parmi lesquels de nombreux cavaliers "cavaleiros experimentados" excellentement entraînés à briser les sorties des assiégés, et de 13.000 à 14.000 Croisés, en majorité Belges c.à.d. Flamands, Brabançons, et Hennuyers. Dans leurs rangs un chevalier flamand: Christian de Ghisteltes. Mais il y a aussi parmi eux, des Anglais en grand nombre, quelques Danois et des Allemands.

Les Maures, retranchés dans Lisbonne, sont au nombre de 15.000. Nos marins et nos Croisés s'affairent à débarquer les machines de siège et à monter ces tours mobiles appelées aussi donjons sur roues, dans la construction desquels ils sont fort avisés, ayant renom mérité d'artilleurs et d'experts-es-machines de siège. Godefroid de Bouillon les inaugura dans la prise de Jérusalem, il y a quelques cinquante ans déjà.

Après un mois de travail, une sortie de la garnison Maure qui ne put être contenue à temps par la cavalerie portugaise détruisit tout ce bel ouvrage. Il fallut recommencer, mais après trois mois de travail et de siège ininterrompu, l'assaut final put avoir lieu. Il fut victorieux. Lisbonne

tomba aux mains des Croisés et des Portugais, le 20 octobre 1147, et la ville subit un impitoyable pillage. "Les vainqueurs bondirent sur l'Islam comme lions sur gazelles", manda un moine-guerrier flamand, du nom d'Arnoul, dans la relation qu'il fit du siège et qu'il adresse à son évêché à Théroüanne: (3)

"Videntes autem Sarracini Flamingos tanto fervore in arcem turris ascendentes, tanta fermidine terri ti sun, ut arma submitterent et dextris sibi in signum pacis dari peterent". (Cependant, les Sarrasins, voyant les Flamands s'élancer avec tant d'ardeur vers le sommet de la citadelle (l'actuel castello Saô Jorge) furent pris d'une telle panique qu'ils jetèrent leurs armes et tendirent la main droite en signe de paix).

Mais la reste de la relation de notre bon moine laisse entendre qu'il ne fut guère fait miséricorde et que tout porteur de turban fut bel et bien passé par les armes. Quant aux habitants de la ville que le roi Affonso voulait protéger, ils avaient fait l'objet d'une convention conclue entre le roi et le comte d'Aerschot par laquelle les Croisés les épargneraient, à la condition expresse que chacun d'eux livrerait la moitié de ses biens aux libérateurs.

A en croire la relation d'un autre moine, Anglais celui-là, il semble que cette convention de protection de la population autochtone ne fut pas partout respectée et que nos Croisés ne firent guère de différence entre habitants non-Maures et combattants sarrasins. On pourrait douter d'ailleurs comme eux, qu'après 400 ans d'occupation mauresque, il y eût encore de fortes résistances chrétiennes dans la place.

Notre moine anglais ne cache pas sa rancœur à l'égard de notre chevalerie belge; écoutons sa version des faits:

(traduite du latin)

"Il avait été entendu, dit-il, que, par les brèches des remparts, 140 Croisés anglais et 160 Croisés flamands pénétreraient les premiers dans la ville pour y recevoir l'argent et les biens de valeur que leurs apporteraient les Sarrasins. Il avait été pareillement entendu que la cité serait ensuite fouillée et que la peine de mort serait infligée aux ennemis qui auraient dissimulé plus de la moitié de leur avoir, les autres pouvant quitter la ville sans subir aucune violence Or, voici, dénonce le Révérend Osborne, ce qu'il advint: Ce n'est pas 160 Flamands qui entrèrent les premiers dans Lisbonne mais une foule d'autres de leurs compatriotes qui s'y glissèrent indûment sans même attendre que les ennemis vinssent leur livrer ce qu'ils avaient promis; tous ces Flamands se ruèrent à travers la ville, la saccageant sans aucun respect des conventions, courant partout, enfonçant les portes des logis, jetant les habitants dehors, violant les jeunes femmes et s'emparant de tout butin possible. Ainsi procédant, ils volaient déjà leurs alliés avec lesquels il devait y avoir partage du butin général.....!

Un exemple parmi les abus cité par ce moine:

"Il avait été convenu que le grand Kadi musulman aurait pu garder l'entière de ses biens, conventions que les Flamands firent mine de respecter, à l'exception toutefois du cheval du Kadi, superbe étalon arabe, que convoitait leur chef, le comte d'Aerschot, et qu'il se fit amener d'autorité par ses hommes....

.... en un autre endroit, comme un Imam reprochait à ces gens leurs exactions, ils lui tranchèrent la tête avec le cimetière que ce religieux portait pacifiquement (sic) à la ceinture".

(3) Théroüanne: près de St. Omer sur la Lys, évêché de la province ecclésiastique de Belgique, remplacée après 1553 par Malines.

- Marcel Lobet. L'épopée belge des croisades. Soled, Liège.

- Yves Bottineau. Portugal, Arthaud, Paris.

La relation d'Osborne s'achève par cette phrase indignée:

"C'est à tout cela que nous, Croisés anglais, dûmes assister avec une profonde amertume".

Malgré tout, le roi Affonso se montra très satisfait et pour récompenser nos gens, il leur offrit des terres, des terres à conquérir sur les Sarrasins bien sûr, s'ils se montraient désireux de continuer à porter assistance au Roi. D'assez nombreux Flamands, dit l'historien Mario de Campos, choisirent de se fixer au Portugal et y firent souche. On les vit donc, ceux-là, à la suite du monarque portugais, nettoyer des territoires dans le voisinage de Cintra et de Palmela, à la libération desquelles ils contribuèrent efficacement plus tard, et liant leur sort au sien, ils devinrent de vaillants éléments de la population, contractèrent des alliances avec de nobles familles et occupèrent de hautes charges militaires et religieuses dans l'Eglise du Portugal.

Le roi Affonso-Henriques le Conquistador mourut en 1185, dans la peine et l'affliction générale de tous les siens. Son fils Sancho Ier lui succéda. Loin de se reposer sur les lauriers que lui avait cueillis son illustre père, le roi Sancho poursuivit sans relâche la lourde tâche qu'il lui avait léguée: bouter hors du Portugal le Maure qui s'accroche et qui occupe encore les provinces du Sud: l'Alentejo et l'Algarve.

La soeur de Sancho, la princesse Tarazia a épousé le comte de Flandre, Philippe d'Alsace, qui, passant par Lisbonne, allant guerroyer en Palestine, était venu saluer le héros portugais, le vieux roi Affonso, et s'était épris de la jeune femme. Depuis la libération de Lisbonne, en effet, le Tage voyait se mirer dans ses eaux, de plus en plus fréquemment, les voiles des navires de Flandres qui, au commerce ou à la guerre, y accostaient et y faisaient escale. C'est ainsi que trois gros navires de Flandre vinrent, un beau jour de l'année 1184, embarquer la princesse, ses effets et

ses gens pour les mener à Bruges où eut lieu le mariage. C'est ainsi qu'un jour de mai 1189, une flotte flamande nombreuse, on parle d'une grosse centaine de navire chargée de contingents militaires de la troisième croisade, s'en vint jeter l'ancre dans les eaux bien abritées du Tage à l'ombre de la forteresse de Lisbonne. Partie des bouches de l'Escaut, elle a embarqué près de 3.000 Croisés, Flamands pour les deux tiers, le reste se composant de gens du Hainaut et du Brabant, mais aussi d'Allemands et d'Anglais.

Un chevalier de Binche, en Hainaut, les commande: Jacques d'Avesnes, dont les contemporains se plaisent à louer la valeur guerrière:

"Il fut un des plus saiges chevaliers de son temps avec corage et hardement (hardiesse) qui lui donnoient maitresse empirié (autorité) sur ses compaigns de combattement".

L'histoire se répète: le roi Sancho ne laisse pas passer l'occasion et propose à nos Croisés, contre belle récompense, de l'aider à conquérir la ville forte de Chelb, capitale arabe du Portugal, sise à quelques kilomètres à l'intérieur de la côte d'Algarve. On y accède en remontant la rivière de l'Arade qui baigne le pied de ses murailles et qui se jette dans l'Océan par un large confluent protégé par les forteresses d'Alvor et de Portimao. La Chelb arabe, qu'on appelle Silves aujourd'hui, était la ville la plus importante du pays et par son nombre d'habitants, plus importante même que Lisbonne. La ville, telle qu'elle subsiste actuellement, n'est plus qu'un gros bourg campagnard dont les venelles étroites escaladent en pentes raides la colline jusqu'à la forteresse qui pointe ses hautes tours carrées et ses murailles crénelées à son sommet. Toute la campagne alentour est plantée de vergers où fleurissent les amandiers, où croissent les citronniers, les orangers, les oliviers centenaires et les arbousiers aux longues gousses brunes, fourrage des bourricots. Entre la ville et la mer, mille collines boisées forcent la rivière à sinuer en

de multiples méandres. Au temps de l'occupation mauresque, la ville dont la population s'élevait à 16.000 âmes, était remplie d'opulents édifices, de riches et agréables demeures, de somptueux jardins. Elle était défendue par une quadruple enceinte de murs fortifiés, étagés les uns sur les autres, surmontés de tours et entourés de fossés profonds. D'après le journal que tenait un compagnon de Jacques d'Avesnes, cette place était considérée au XIIème siècle comme l'une des positions arabes les plus solides de la péninsule Ibérique et passait pour imprenable.

Et pourtant le roi Sancho la voulait prendre. Il réussit à convaincre nos Croisés qui, tout comme ceux qui prirent Lisbonne quarante-deux ans plus tôt, reçurent la promesse de juteuses compensations. Mais ce ne fut pas sans de longs marchandages qui se poursuivirent tout au long de la campagne. A la vue de l'opulente cité, les Croisés exigèrent que selon les coutumes de l'époque, la ville leur fût livrée au sac et au pillage pendant trois jours; le roi, d'autre part, ne le désirait pas et tentait de payer les services de ces croisés-mercenaires, en pièces d'or sonnantes et trébuchantes. Il leur en offrit dix mille écus d'or, somme qu'il haussa ensuite à vingt mille. Jacques d'Avesnes inclinait à accepter le "métal", parce que les nécessités de l'entretien de sa flotte retardée dans l'expédition vers Jérusalem, pouvait le mettre en embarras d'argent. Mais la soldatesque n'en avait cure; l'appât du pillage était plus fort que la simple prudence et la plus élémentaire prévoyance; le révolte gronda dans les rangs des Croisés. Chacun se voyait frustré de sa part de butin au profit de dépenses dont on ne voyait pas l'urgence. D'aucuns se méfiaient des promesses royales et, apprenant que le précieux métal aurait dû être acheminé de Coimbra ou d'Evora, éloignés tous deux de plusieurs jours de marche, les clameurs de la troupe montrèrent bien à quel point les soldats ne voulaient pas être la dupe d'accommodements passés entre les chefs.

D'autre part, les Sarrasins, lassés de ce long siège, assoiffés et affamés, effrayés aussi par les moeurs de ces nouveaux assaillants, demandèrent à capituler et offrirent de livrer la ville intacte à condition de pouvoir sortir avec leurs biens meubles. Le roi Sancho était prêt à accepter ces conditions, mais les Croisés, se voyant à nouveau privés des avantages personnels que leur procurerait le sac de la ville, refusèrent à grand cris. Les guerriers portugais qui avaient déjà perdu beaucoup d'hommes et dont l'ennemi détenait déjà plus de 600 prisonniers, tentèrent de décourager les Croisés de poursuivre leurs travaux de sape et de préparation des machines de siège qu'ils étaient maintenant quasiment seuls à exécuter, disant qu'il ne servait à rien de tenter de prendre la citadelle par la force, que nul n'y arriverait jamais, car, de muraille en muraille, ils se feraient tous massacrer et qu'il valait donc mieux réduire la place par la faim et la soif, ce qui ne saurait plus tarder. Or, comme on le sait, les usages du temps permettaient le sac d'une ville prise de force, mais non le pillage d'une place qui se rend sans plus combattre. Nos Croisés-mercenaires n'en étaient que plus obstinés à se payer individuellement sur l'ennemi et ne voulurent rien entendre.

L'assaut fut mené après six semaines de luttes implacables et de cruautés répétées de part et d'autre "Repetiram se horríveis episodos en que a ferocidade dos combatentes tocava o extremo", (se succédèrent d'horribles épisodes où la férocité des combattants touchait à l'extrême).

Un pan de muraille s'étant écroulé par l'effet des sapes, Jacques d'Avesnes pénétra le premier dans la place "en vaillant gentilhomme qui n'avait cessé d'être à la pointe, si bien que s'était pour lui miracle d'échapper à malemort".

Pénétrant dans Silves, continue le narrateur proche de Jacques d'Avesnes, nous nous mîmes d'abord à la recherche des prisonniers chrétiens et n'en trouvâmes que 200 sur les 650 qui s'étaient fait capturer. Ces rescapés n'avaient plus que le souffle,

car, ainsi qu'ils nous le racontèrent, depuis nombre de jours leur ration d'eau était réduite à la contenance d'une coquille d'oeuf. Pendant les nuits torrides, nous dirent-ils, ils se dépouillaient de leurs vêtements et s'étendaient nus sur les pierres afin de soutenir leur vie par un peu de fraîcheur.

Les habitants n'étaient guère en meilleur état. Arrivés au dernier degré de la maigreur, ils se soutenaient à peine. Certains se traînaient sur le sol. Emus de compassion, nous les ramassions et les transportions. Ils nous expliquèrent que, depuis quelques semaines, ils ne pouvaient plus faire de pain à cause du manque d'eau, et ne vivaient que de figues et soulevaient les dalles de leurs logis pour lécher la terre humide. D'autres habitants gisaient, mourants ou morts dans les rues et sur les places. Une épouvantable infection s'exhalait des cadavres d'hommes et d'animaux dont la ville était remplie.

Les vainqueurs recueillirent un énorme butin et, non sans mal, le roi put arrêter les pillages.

Voulant reconnaître les mérites singuliers d'un aumônier flamand du nom de Willem, le roi lui offrit le siège épiscopal de la ville, s'il plaisait au moine d'y rester. Notre bon moine demeura et fut ainsi le premier évêque de Silves. Les registres de la cathédrale qui y fut édifiée dans un pur style gothique, bien de chez nous, l'appellent tantôt Guillaume, tantôt et le plus souvent, Guilherme o Flamingo. On peut y voir encore le sarcophage où le saint homme reçut sa sépulture.

Quelques jours plus tard la flotte des Croisés appareillait pour la Palestine.

Qu'advint-il de nos héros? Eh bien, l'on apprend que bon nombre de nos concitoyens d'alors, succombant aux sollicitations du Roi, aux nombreux avantages qu'il leur offrait, ou simplement séduits par l'heureux climat du Portugal ou encore pour les beaux yeux d'une charmante Portugaise, renoncèrent à poursuivre leur croisade et s'établirent à demeure sous le ciel de Lusitanie. Ils furent même si

nombreux, qu'ils fondèrent, sur le large lac que forme le Tage en amont de Lisbonne, une ville où ils étaient plus de trois cents, au point que les Portugais la nommèrent Villa Franca: la ville des Francs (nom générique donné aux croisés chrétiens de rite romain) ville qui existe encore de nos jours. Parmi ces exilés volontaires, on cite: Josse van Ziegel, de Gand, qui s'unit avec la fille d'un magistrat de Lisbonne, Librecht de Bruges que les Portugais allaient anoblir en altérant son nom en dom Liberche, un autre, qui n'est cité que par ses initiales: v.d.R, parce que l'on savait que, bien qu'ayant femme au pays flamand, il avait contracté mariage avec une demoiselle de haut lignage sous le charme de laquelle il était tombé.

Quant à notre chevalier Jacques d'Avesnes, poursuivant sa route vers la Terre Sainte, avec ce qui lui restait de navires et de soldats, il fit encore une courte halte à quelques 75 milles de là, dans une large baie où la petite ville Maure de Kadis (Cadix) se mirait tranquille sur les eaux calmes de la baie. Une armée d'Espagne l'assiégeait en vain. Fort de leur expérience, de leurs balistes, et autres lance-pierres, les Croisés se joignirent aux assiégeants et remportèrent là aussi, une victoire éphémère mais qu'on dit avoir été fructueuse!

La flotte pénétra ensuite en Méditerranée, remonta la côte Ibérique et rallia Marseille où les Anglais espéraient retrouver leurs navires à eux et leurs compatriotes; mais leur roi, Richard Coeur de Lion, ne les avait pas attendus et était allé au rendez-vous de Messine retrouver le roi de France Philippe-Auguste. Notre escadre rallia les Anglais, enfin, en touchant la côte de Palestine, après une traversée qui avait duré cinq mois, intermèdes de Silves et de Cadix compris.

Jacques d'Avesnes, en bon soldat qu'il était, s'y fit tuer. C'était au siège d'Ascalon, combattant en preux chevalier aux côtés de Richard Coeur de Lion, dans une mêlée consécutive à une sortie de la cavalerie arabe; il fut jeté à bas de son cheval, la jambe tranchée d'un coup de sabre et puis fut cloué au sol par plus de cent flèches.

ches. "Bon roi Richard, vengez ma mort" cria-t-il en tombant sous les coups de l'ennemi! On retrouva son corps auprès de trois compaings flamands, morts comme lui, au milieu de quinze cadavres ennemis. Les rois d'Angleterre et de France eurent grand égard pour noble chevalier d'Avesnes et assistèrent à son pieux ensevelissement, qui se fit en terre Sainte, près d'Arsuf.

Quant à Silves, au sort peu enviable, elle retomba aux mains des Maures quelques deux ans après ce siège mémorable. Elle re-

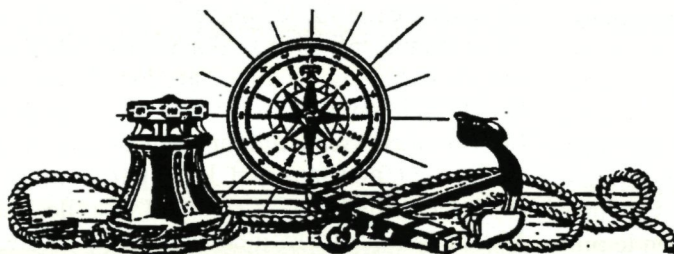
trouva son nom arabe de Chelb, mais non sa splendeur perdue à jamais. Les Portugais contre-attaquèrent, en 1191, mais furent durement repoussés. Ils eurent plus de succès en 1217, en réussissant à s'emparer d'une autre ville fortifiée: Alcacer do Sal, qu'ils emportèrent à nouveau, aidés par nos Flamands, menés par un mystérieux chef, que les chroniques du temps ne désignent que sous le nom de comte de Flandre!

Les Portugais réussirent finalement la "Reconquista" de tout leur territoire en 1249. La petite cité

balnéaire d'Al Buffeira fut le dernier bastion que tinrent les Maures de Portugal.

L'Espagne voisine ne s'en débarrassa que deux bons siècles plus tard.....en 1492 comme vous le savez, par tout ce qu'on a écrit sur Christophe Colomb, ces derniers temps.

Capitaine de Vaisseau hre.
J.C. Liénart



SCHRIJNWERKERIJ VERNIERS DENDOOVEN

DE RAMEN-SPECIALIST

de beste geluidsisolerende
ramen,
maximale water- en
winddichtheid (gewaarborgd)

- alle maatwerk
- dubbele en 3-dubbele
beglazing



Vrijblijvend alle inlichtingen
Schrijnwerkerij Verniers-Dendooven NV
Torhoutsesteenweg 695, Oostende, tel. (059) 80 51 49

Kroniek van de Scutewerf te Blankenberge

Een voorvechter op het vlak van het eigen scheep- en zeilvaartverleden is België zeker nog niet.

Toch ontluiken de jongste tijd enkele nieuwe initiatieven op dit terrein, die helaas nog slechts op een confidentiële belangstelling mogen rekenen.

Het is reeds drie jaar geleden dat langs de havengeul van Blankenberge de kiellegging gevierd werd van een Scute.

De Scute was vóór de industrialisatie van de visserij het vaartuig dat aangepast was aan de werkomstandigheden op de Vlaamse Kust. Hier werd, bij gebrek aan havens, een deel van het visserijbedrijf eeuwenlang gevoerd vanaf het strand.

De v.z.w. De Scute werd opgericht in het kader van de machtige beweging die in het buitenland ontstaan is voor de bescherming en de restauratie van de traditionele scheepvaart. Deze revival beweging stuurt erop aan om het maritiem verleden niet in archieven en in steriele musea te bewaren maar het op het water te laten herleven voor de ogen van het publiek.

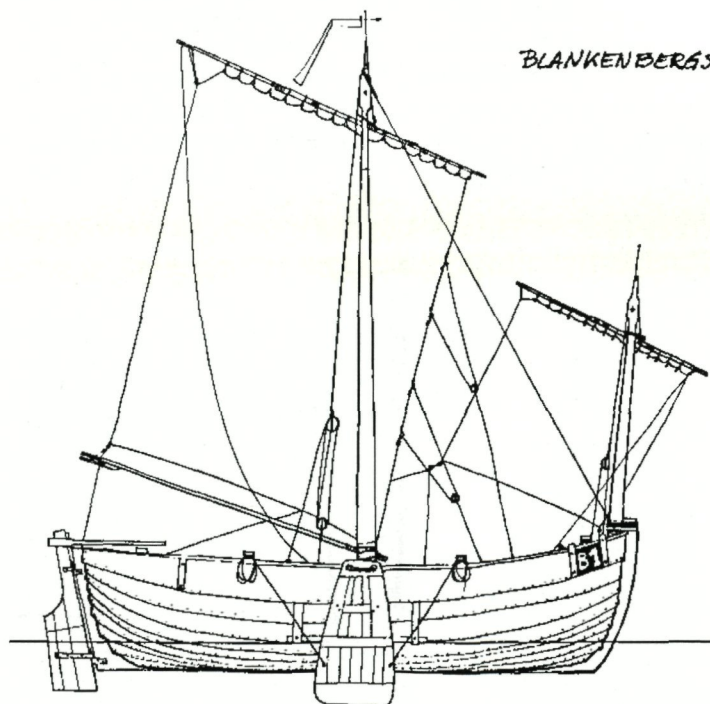
De beroemdste vertegenwoordiger van deze revival is zeker het VOC

schip "Batavia" dat te Lelystad op de werf stond en waarvan de bouwstadia en de tewaterlating onder een zeer grote mediabelangstelling gevolgd werden.

In Frankrijk kreeg het dynamisch initiatief van het tijdschrift "Chasse-Marée" het voor mekaar om in minder dan 7 jaar een honderdtal grote traditionele schepen in de vaart te brengen, onder het motto "un bateau pour chaque port".

Hun doelstelling was om het typische schip van elke Franse haven te laten bouwen door de plaatselijke gemeenschap en het in eigen wateren opnieuw te laten zeilen. De promotoren van de verschillende scheepswerven hebben steeds op de daadwerkelijke steun van de overheid en op een enorme publieke belangstelling kunnen rekenen.

Het is in het zog van dit Franse initiatief dat de v.z.w. De Scute het ty-



pische schip van de Vlaamse kust aan het bouwen is. De Vlaamse Scute heeft een heel eigen karakter. In het begin van de 20e eeuw was de bouwwijze van dit vaartuig elders niet meer van toepassing. Men zou tevergeefs langs de Europese kust een scheepstype zoeken met zulk een primitieve functionaliteit.

Op onze kust daarentegen bleef de Scute als een soort levend fossiel, een zeilend vertegenwoordiger van een scheepstype dat stamt uit de Middeleeuwen.

De gemiddelde afmetingen van een scute zijn als volgt: lengte 11 meter, breedte 4,60 m, de holte van het ruim 1,70 m, met een waterverplaatsing van 14 tot 20 ton. In zijn oorspronkelijke versie was de Scute met twee loggerzeilen getuigd.

De bouwwijze van een Scute bestaat uit een combinatie van klinkerbouw en karweelswijze gevoegde planken bij het onderwaterschip. Dit betekent dat de huid van de romp boven de waterlijn met overnaadse gangen gebouwd werd terwijl de bodem bladboordig was. Dit maakt de Vlaamse Scute voor het Europees maritiem erfgoed belangrijk, daar hij in het begin van de 20e eeuw de laatste drager was van technische kenmerken uit de Middeleeuwen die sedert de 17e eeuw niet meer geëvolueerd waren.

Romp en tuig van de Scute verwijzen inderdaad naar middeleeuwse schepen zoals pinken en haringbuizen of zelfs de bekende kogge, het vrachtschip van de Hansetijd.

De stad Bremen heeft onlangs een archeologisch verantwoorde replica gebouwd, de "Ubena von Bremen". Deze Kogge was het merkwaardigste schip dat deelnam aan de reünie van Sail Zeebrugge '95.

Het gemeenschappelijk kenmerk van Kogge en Scute is de brede kielplank. Beide schepen werden inderdaad gebouwd zonder echte kielbalk zoals de meeste traditionele houten schepen. Bij de Kogge en de Scute werd de functie van de kielbalk overgenomen door een stevige plank die amper dikker was dan de aansluitende bodemplanken.

Archeologisch onderzoek heeft ook aangetoond dat de Kogge eveneens de combinatie vertoonde van overnaadse en gladboordige huidplanken. Al deze elementen wijzen op een mogelijke filiatie tussen Kogge en Scute die tot in de 14e eeuw zou kunnen teruglopen, een periode waarin Vlaanderen een essentieel knooppunt was in het netwerk van het Hanse-verkeer.

Beide vaartuigen schijnen vertegenwoordigers te zijn van een scheepstype dat zijn ontstaan vond op de kusten van de lage landen langs de Noordzee, gekenmerkt door uitgestrekte stranden maar met weinig beschutte havens.

Blijkbaar zijn romp en tuigage van de Scute sedert de 17de eeuw niet meer geëvolueerd. Het blijft een open vraag of het hier gaat om een goed van de visserij aangepaste romp en tuig of dat een gebrek aan vernieuwende contacten een rol hebben gespeeld. Enkel werd op het eind van de 19e eeuw het archaïsche loggertuig door een een-

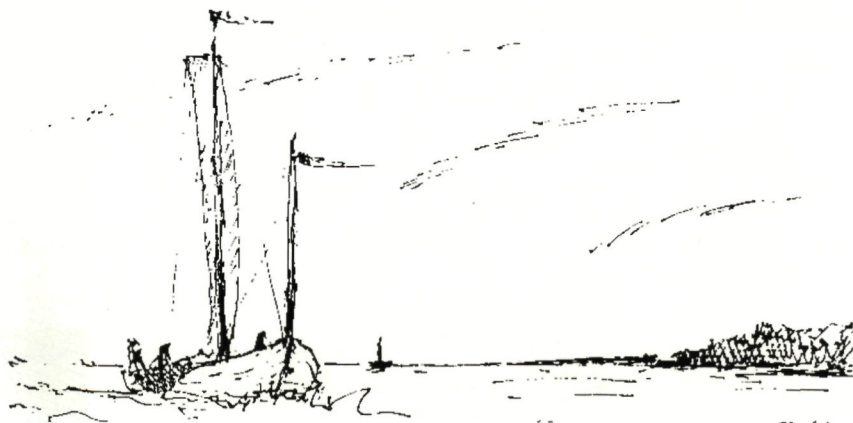
voudiger gaffeltuig vervangen. Wellicht omdat met het gaffeltuig met een kleinere bemanning kon gevaren worden.

Hierom denken sommigen, (o.i. ten onrechte) dat er twee soorten Scuten gevaren hebben, de Blankenbergse met twee masten en loggerzeilen en de Heistse Scute met een kottertuig.

Het was in Heist en Blankenberge dat de laatste Scuten geregistreerd werden. Ze stonden daar het meest in de kijker voor de eerste vakantiegangers en zijn daar oom omstreeks 1914 verdwenen.

Maar als vaartuig geschikt om de visserij te beoefenen en uitvarende vanaf het strand, was de Scute ook in andere nederzettingen in gebruik. Het is slechts na het aanleggen van beschutte havens, dat een ander scheepstype in overweging werd genomen. Want, was de Scute stevig genoeg om, ondanks de branding, veilig het strand te halen, het was zeker geen handzaam scheepje om een lange havengeul in of uit te laveren. Tenminste zonder brokken te maken.

L. Casaer



EEN NIEUWE MARINA IN HET OOSTENDSE HAVENCOMPLEX

Naast haar commerciële havenactiviteiten is Oostende wereldwijd gekend als toeristisch centrum met bijhorende infrastructuur voor watersporters. Nogtans is er nood aan een globale visie over de ontwikkeling van de yachting in de Ensorstad en daarbij hoort de aanleg van een nieuwe marina in en rond het verlaten Vuurtorendok.

Dit is de visie van Jean-Jacques Decloedt, vice-commodore van de Oostendse North Sea Yacht Club. Voor het ogenblik telt het yachthavencomplex van de stad zo'n 540 meerplaatsen gespreid over de RYCO (180), de NSYC (60) en de Mercatorhaven (300). Mits een globale aanpak van dit complex als Internationaal Yachting Centrum en de creatie van een bijkomende marina, kan de capaciteit ervan tot 760 ligplaatsen uitgebreid worden, meent J.-J. Decloedt.

Oostende, ideale yachthaven

Oostende is ideaal gelegen aan de Westeuropese kust om zich als grote yachthaven te profileren. Ze beschikt over de nodige infrastructuur, terwijl de commerciële trafiek er hoofdzakelijk beperkt blijft tot ro-ro-verkeer. De stad biedt een ruime waaier van toeristische accommodaties en het cultureel aanbod is er ruimschoots voorhandig.

Een paradijs voor de toerist dus, en daarbij hoort ook de yachtman die er zijn gading vindt. Het segment "watersporten" is er belangrijk en dient dan ook maximaal uitgebaat en uitgebreid te worden. Daarom wordt thans gedacht aan het Vuurtorendok dat in de jaren 70 voor de vissersvloot ontworpen werd, maar tot nu toe ongebruikt bleef door de teloorgang van de zeevisserij. Daar kan een nieuwe marina gebouwd worden, meent J.J. Decloedt.

Marina Fort Napoleon

Het project kreeg de naam "Marina Fort Napoleon". Gelegen achter de Vuurtorensloos en palend aan de RYCO-haven, heeft ze de duinen aan de noordenkant, de zon in het zuiden en is overheerst door het Fort Napoleon dat als maritiem museum wordt ingericht. Het zou zo een oase van rust worden, vlakbij de stad gelegen.

Onafhankelijk van de getijden moet het Marinadok toegankelijk zijn voor hoogzeeyachten met een diepgang tot 5 meter. Zo'n 200 meerplaatsen kunnen er aangelegd worden, wat de capaciteit van het Oostendse yachthavencomplex met 40% zou vergroten. De yachtmensen zullen er ook scheepsgebonden ateliers, verblijfaccommodaties en een business center aantreffen.

Het dok zelf moet uiteraard de noodzakelijke diensten aanspreken: vingerpijlen, water, elektriciteit, TV-aansluiting, tankstation, botenlift en werksteiger. Het Business Center moet uitgerust worden met een secretariaat, een vergaderzaal en de nodige communicatie infrastructuur.

Gebouwencomplex met 250 logementen

Rond het Marinadok zouden een 250-tal logementen kunnen gebouwd worden. Aan de noord- en oostzijde komen dan gebouwen van 2 à 3 verdiepingen, terwijl in het zui-

den semi-artisanale woningen opgetrokken worden. Daarnaast moet nog ruimte komen voor nuts-gebouwen zoals een kantoor voor de havenmeester, sanitaire en hotelfaciliteiten voor yachtmensen op doorreis en zelfs een superette. De ontwerpers willen het hele complex wagenvrij houden en het met de stad verbinden via een overzetsdienst en een verbrede weg.

Qua rentabiliteit rekent men voor Oostende op een toegevoegde waarde van 400.000 BEF per meerplaats. Op gebied van directe en indirecte tewerkstelling zou er 1 bijkomende arbeidsplaats komen per 3,5 meerplaatsen. Indien 50 ligplaatsen gereserveerd worden voor bezoekende yachten gedurende bijvoorbeeld 100

dagen per jaar, dan zou dat 5.000 overnachtingen per boot en dus minstens 20.000 overnachtingen in globaal opleveren.

Oostende Yachting Center

We zeiden in onze inleiding dat er nood was aan een globale visie over de ontwikkeling van de yachting in de Ensorstad. Daarom ook pleiten de ontwerpers van Marina Fort Napoleon voor een integratie van dit project in een groter geheel, namelijk het "Oostende Yachting Center". Een pendeldienst zou de deelhavens van dit groot complex met elkaar moeten verbinden. Voor het ogenblik werken zij onafhankelijk van elkaar, wat beslist niet zo renderend is.

De nieuwe marina moet aan de huidige internationale kwaliteitsnormen voldoen. Ze moet immers bijdragen tot de valorisatie van Oostende als yachthavencentrum. Het project vergt geen grote investeringen van de overheid. Het marinadok is er al en de logementengebouwen daarrond kunnen met privé-gelden gefinancierd worden.

Het lijkt geen twijfel dat het yachthavenproject "Marina Fort Napoleon" gelegen aan de oostzijde van de havengeul, dichtbij de zee en de duinen, kan uitgroeien tot één van de sieraden van de Vlaamse kust.

H. Rogie



Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 51 43 43
Fax (059) 51 44 43

VALCKE INDUSTRIES

VICTORIALAAN 3,B- 8400 OOSTENDE

TEL. 059/ 32.18.14 - FAX. 059/ 32.11.35

N.V.

METAALCONSTRUCTIES
LASWERK EN MACHINEWERK
SCHEEPSHERSTELLINGEN
HYDRAULIEK

DIESELMOTOREN
STROOMAGGREGATEN
POMPGROEPEN
LASERUITLIJNINGEN

BRANDBLUSINSTALLATIES
THERMISCHE ISOLATIE
AKOESTISCHE ISOLATIE
24 UREN SERVICE

DUBBELE PLECHTIGHEID IN EGUERMIN

Op donderdag 29 juni 11. vond de 19e Change of Command Ceremony van de Mijnenbestrijdings-school in Oostende plaats.

Voorafgaand aan deze COCC ondertekenden de Stafchefs van de Belgische en Nederlandse marines, Divisieadmiraal Willy HERTELEER en Vice-Admiraal N.W.G.BUIS, het uitvoeringsakkoord dat de samenvoeging regelt van de operationele staf van de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse Marine tot één geïntegreerde operationele staf in Den Helder.

Het initiële akkoord werd reeds op 28 juni 1994 ondertekend in de marine-

menlijk opereren van de vloot, een voorstel tot gezamenlijke opleiding, het uitbreiden van de reeds bestaande samenwerkingsakkoorden op gebied van materieel en logistiek (de BENESAM-overeenkomsten) en het afstemmen van eventuele nieuwe scheepsbouwprogramma's.

Onmiddellijk na deze ondertekening volgde de directeurswissel van EGUERMIN waarbij KTZ Hugo BODEN, BN, het bevel overdroeg aan KTZ J. VAN ITERSSEN, RNthN. Deze laatste was sinds augustus 1993 als Hoofd Training aan de school verbonden.



basis van Den Helder aan boord van BNS Wielingen door de toenmalige Belgische minister van Landsverdediging Leo Delcroix en zijn Nederlandse ambtgenoot Relus ter Beek. Op 28 maart van dit jaar volgde dan de ondertekening van de officiële overeenkomst door de Eerste Ministers van beide landen, in Alden-Biesen.

Het akkoord omvat tevens het geza-

In zijn afscheidsrede hield KTZ Bodden eraan zijn officieren, onderofficieren, kwartiermeesters en matrozen te bedanken voor hun inzet en benadrukte het feit dat gedurende de 30 jaar dat EGUERMIN nu bestaat, het dankzij de inspanningen van deze mensen is dat de school haar internationale faam verkregen heeft.

De belangstelling blijft gestaag groeien, niet in het minst vanwege de

"Partnership for Peace" en andere niet-NAVO marines, die graag gebruik zouden maken van de trainingsfaciliteiten van de school.

Met deze bevelsoverdracht breekt voor EGUERMIN een nieuwe periode aan. In de loop van de maand september kwamen er, na de NAVO-oefening "SANDY COAST", 4 Poolse mijnenvegers van de Mamry (Notec II) -klasse naar Oostende.

Dezelfde maand werd ook een vergadering belegd tussen de directie van Eguermin en NAVO Senior Officers om de agendapunten te bespreken voor de "PFP-Workshop", de geplande programma's en cursussen voor deze marines en niet-NAVO marines.

In februari 1996 wordt namelijk een NAVO-gesponsorde "PFP-workshop" georganiseerd tijdens dewelke de deelnemers uit PFP-landen en niet NAVO-landen komen discussiëren over de maritieme mijnenbestrijding, hoe zij de samenwerking zien en mogelijkheid zullen krijgen uitgebreid kennis te maken met de trainingsfaciliteiten van de school.

Tevens zal een ongeclassificeerde versie van het "Book of Minewarfare Guidelines" ter studie voorgelegd worden. Na een gemeenschappelijke discussie en evaluatie zullen de nodige aanpassingen en verbeteringen gebeuren zodat medio-96 een verbeterde versie klaar ligt. Rond deze periode start men namelijk met de eerste cursussen voor PFP-mijnenbestrijdingseenheden, gevolgd door cursussen voor bevelhebbers van niet-NAVO mijnenbestrijdingseenheden (non-NAVO COMCMV Course). Mogelijke kandidaten zijn Argentinië, Brazilië, Pakistan, Saoedi Arabië. Deze guidelines kunnen dan gebruikt worden bij gemeenschappelijke oefeningen en operaties.

Eind 1996 wordt nog een trainings sessie op de Tactical Trainer ingericht



waarbij men een gecombineerde "NAVO/PfP Minewarfare" scenario zal uittesten.

Ook de sectie MOST kan in 1996 op grote belangstelling rekenen. Er zijn al meer dan 20 trainingssessies voorzien, daar waar men jaarlijks een 18-tal sessies organiseerde. Hoofddoel van het EGUERMIN 1995/1996 programma is het bevorderen van de interoperabiliteit met de Pfp-marines wat zeker zal bijdragen tot het beter begrijpen van mekaars standpunten, visies en problemen op MW-gebied. In de toekomst kan dit eventueel leiden tot het gezamenlijk uitvoeren van VN-opdrachten. Zo kunnen tijdens peacemaking en peacekeeping operaties de Pfp-marines misschien een deel van de taken op zich nemen.

De gezamenlijke oefeningen helpen ook bij het verstevigen van de politieke banden tussen beide allianties.

Curriculum

Kapitein-ter-Zee

J. Van ITERSON, RNthN

KTZ Van Iterson vervoegde de Koninklijke Nederlandse Marine in 1965 en diende gedurende de eerste 5 jaar van zijn loopbaan aan boord van HrMs AMSTERDAM en HrMs LUYMES in de Nederlandse Antillen.

In 1970 komt hij bij de Mijnendienst en wordt mijnenjachtofficier aan boord van de HrMs DOKKUM, de enige mijnenjager die de Nederlandse Marine in dienst heeft.

Na het volgen van de commandanten-cursus in Eguermin wordt KTZ Van Iterson achtereenvolgens commandant aan boord van HrMs VAN DER WELL en HrMs GIETHOORN.

In 1975 volgt hij de opleiding voor Stafofficier Mijnenbestrijding waarna hij het bevel voert over verschillende mijnenbestrijdingseenheden en -divisies.

In deze periode wordt KTZ Van Iterson ondermeer belast met het van de werf halen, proefvaren en in dienst stellen van de HrMS DELFZIJL, de 2e Tripartite mijnenjager van de marine.

Tussen 1982 en 1987 wordt hij eerst aangesteld bij de Directie Materieel, gevolgd door een termijn als 1e officier aan boord van de fregatten HrMs ABRAHAM CRIJNSSENS en HrMs EVERTSEN en tenslotte door het commando te krijgen over deze laatste.

In 1987 komt hij terug bij de mijnenbestrijdingsdienst als commandant van het 3e Mijnenbestrijdingsflottielje en het jaar nadien wordt KTZ Van Iterson verbonden aan de Nederlandse Ambassade in Ruwi, Oman ter ondersteuning van de Nederlandse eenheden die ingedeeld zijn in de Perzische Golf.

In 1989 wordt hij Hoofd Afdeling Evaluatie & Effectiviteit bij de Stafcommandant in Den Helder, dan als Hoofd Afdeling Organisatie & Personele Behoeftestelling bij de Marinestaf in Den Haag vooraleer EGUERMIN te vervoegen als Hoofd Training.

Guy A.H. Toremans



MARITIEM PANORAMA

WAT MET DE OOSTENDSE ZEESLUIS?

Of de geplande zeesluis van 10.000 ton er in Oostende ooit komt, blijft een open vraag. Voor 1995 is op de begroting van Openbare Werken slechts 65 miljoen BEF voorzien voor de studie van dit ontwerp. Dit neemt niet weg dat de Oostendse Havengemeenschap blijft aandringen op de realisatie van deze sluis met de daarbij aansluitende nieuwe achterhaven.

Men zal zich herinneren dat de bouw van de zeesluis door de Vlaamse regering principieel werd goedgekeurd op 28 april 1993. De formele bevestiging hiervan kwam op 7 september 1994, dit was één maand voor de gemeenteraadsverkiezingen. Theo Kelchtermans, de toenmalige minister van Openbare Werken, beloofde een eerste bedrag van 357 miljoen BEF in 1995 toe te kennen voor de voorbereidende werkzaamheden aan de sluis.

Geplande sluis nog in studiefase

Bijna één jaar later, wat is er van deze ministeriële beloften in huis gekomen? In 1994, nog voor de definitieve goedkeuring voor de bouw van de sluis was men begonnen met de onteigeningsprocedure. Zo'n 195 miljoen BEF werd hieraan gespendeerd. Deze procedure is thans omzeggens afgewerkt, maar de onteigende huizen en gebouwen blijven nog altijd bewoond. Wanneer met de afbraak kan gestart worden, weet niemand.

Bekijken we nu de kredieten die voor Oostende zijn vastgelegd voor 1995, dan stellen we vast dat er slechts 65 miljoen BEF voorzien is voor de "studie" van de ontworpen sluis. De rest van het budget 1995, zijnde 501 miljoen BEF, gaat naar het visserijdok (25 mlj), baggerwerken (100 mlj) en renovatiewerken in de voorhaven (376 mlj). De beloofde 357 miljoen BEF voor de voorbereidende werk-

zaamheden aan de sluis werden niet toegekend en gingen integraal naar een andere haven.

Het ziet er dus naar uit dat men temporeert en geneigd is de realisatie van de 10.000 ton-sluis op de lange baan te schuiven. Dit is niet zo verwonderlijk wanneer men weet dat het nut van deze sluis door sommigen betwist wordt. Ze moet immers toegang verschaffen tot een nieuw te creëren achterhaven met industriële functie, hetgene pas in het jaar 2006 kan aangevangen worden.

Volgens bepaalde deskundigen is de geplande capaciteit van de sluis verkeerd ingeschat, terwijl er voor de ontworpen achterhaven noch concrete plannen, noch enige kostenramingen bestaan. Pas als de zeesluis er zal zijn, dat is niet voor 2006, zal men de plannen voor de nieuwe achterhaven uitwerken. Zo luidt het officiële standpunt van het Oostendse havenbestuur ons meegedeeld door de intussen ontslagen havencoördinator.

De visie van de Oostendse Havengemeenschap

Deze zienswijze is beslist niet erg consequent. Een sluis van circa 4 miljard BEF bouwen zonder te weten hoe men de achterliggende haven zal inrichten, getuigt inderdaad niet van veel realiteitszin. Maar daaraan stoort de Oostendse Havengemeen-

schap zich hoegenaamd niet en blijft ze pleiten voor de realisatie van de sluis.

Inderdaad, niet zo lang geleden hoorden wij haar voorzitter André Maenhout beweren dat de nieuwe zeesluis met aansluitende achterhaven een onmisbaar element was, waarrond de Oostendse haven verder moet evolueren. Ook zal de bestaande voorhaven hierdoor optimaal kunnen benut worden, beweert hij. Weliswaar is hij bewust van het feit dat de werken aan de sluis pas in 1996 kunnen starten en zo'n 10 jaar in beslag zullen nemen.

De Oostendse Havengemeenschap blijft zich dus vastklampen aan de realisatie van de zeesluis met bijhorende achterhaven. Ze mikt hier-

mee op het aantrekken van kleinschalige distributie- en industriële trafieken naar een insteeddok te bouwen op het kanaalpand Sas Slijkens-Plas-sendale. Circa 300 ha gronden zouden er beschikbaar zijn voor het inplanteren van industrieën. Dit zou na verloop van tijd een potentieel creëren van 5 miljoen ton bijkomende trafiek op jaarbasis en zowat 2.000 nieuwe jobs.

Dat is beslist een vrij optimistische visie op de zaak. Oostende tot industriehaven omtoveren op een vrij kunstmatige en ondoorzichtige manier is meer dan een waagstuk. Dit zal wellicht ook de mening zijn van Openbare Werken die thans aarzelt voor de realisatie van dit gedurfd project en dan ook de kredieten hiertoe met mondjesmaat toekent. Zoals we

hierboven zeiden, blijft het ontwerp in zijn studiefase en dit is ontegensprekelijk een wijs besluit.

Dit neemt niet weg dat het Oostendse havencomplex intussen verder moet gerenoveerd worden en de nadruk gelegd moet worden op het uitbouwen van de voorhaven tot moderne ro/ro-haven geschikt voor shortseatrafieken. Zoals we het herhaaldelijk zeiden, heeft Oostende hiervoor alle troeven in handen.

H. Rogie

BELGIE IS GROOTSTE ZEEVERVUILER

Onlangs had in het Deense Esbjerg de 4de Noordzeeconferentie plaats. België werd er in het "Progress Report" als de grootste zeevervuiler met de vinger gewezen. Het wanbeleid van ons land inzake waterbezoedeling heeft dramatische gevolgen voor het visbestand en stelt dan ook de toekomst van onze zeevisserijvloot in het gedrang.

Door het lozen van giftige stoffen is de Noordzee zwaar vervuild. Dat kwam duidelijk tot uiting op de 4de Noordzeeconferentie die medio juni '95 te Esbjerg gehouden werd. Ons land voldoet geenszins aan de opgelegde normen terzake en blijft dan ook de grootste vervuiler van de Noordzee te zijn. Volgens het eindrapport van deze conferentie moet deze vervuiling binnen een generatie tot het nulpunt herleid zijn.

Uit de gepubliceerde cijfers blijkt dat België inderdaad de grootste kwiklozer te zijn van alle Noordzeelanden. Ook voor het lozen van lood, cadmium en dioxines staan wij aan de kop. Verder blijkt nog dat ons land de normen niet haalt qua lozingen van fosfor, stikstof, zware metalen en fosfaatresten afkomstig van huishoudelijk afval. Kortom is het "Progress Report" van de conferentie beslist niet mals voor het wanbeleid van de Belgische overheid.

Rampzalig voor zeevisserij

Het hoeft geen betoog dat deze toestand zware gevolgen heeft voor het visbestand in de Noordzee en derhalve voor onze vissersschepen die er opereren. Jaarlijks wordt circa 1 miljoen ton vis in zee teruggeworpen. Het aandeel van ons land belooft zo'n 2.300 ton. Het gaat vooral om ondermaatse en/of verziekte vissoorten. Wetenschappers stelden vast dat 1/3 van de visembryo's afwijkingen vertonen te wijten aan organochloorverbindingen. Dat belet niet dat veel van die zieke vissen als veevoeder verwerkt worden en uiteindelijk in de mens terechtkomen.

Het wanbeleid van ons land inzake zeepollutie loopt parallel aan dat van het algemene visserijbeleid. Meer dan eens hebben wij in onze artikels de houding van de Belgische overheid in dat domein aangeklaagd. Zeevriendelijk is ons land zeker niet. Daarbij komt nog dat alle wenken en aanbe-

velingen van deskundigen niet in aanmerking worden genomen en men dan ook verder blijft knoeien met deze problematiek. Zonder morren worden de EG-maatregelen qua quotabeperking en vlootsanering slaafs nageleefd, terwijl andere lidstaten die reglementering aan hun laarzen lappen en er daaromtrent geen enkel protest rijst.

Belgisch vlootbestand gereduceerd

Dit alles heeft voor gevolg dat onze visserijvloot op sterven na dood is. Medio juni '95 waren er nog maar 128 vaartuigen bemand. Dat aantal ligt reeds onder de leefbaarheids grens van onze vloot. Elk jaar daalt de aanvoerhoeveelheid in onze kusthavens en ook de globale besomming slinkt gestaag aan. De rentabiliteit van de vissersvaartuigen is ondermaats en daarom ook vragen veel reders een slopingspremie aan.

Toch moet niet alle schuld aan 's lands overheid worden toegeschreven. De crisis in de visserijsector treft ook andere Europese landen, alhoewel in veel mindere mate. De oorzaken zijn

veelvuldig. Zo is er de evolutie in het transport, waardoor Europese markten bevoorrad worden met goedkope vis uit derde-wereldlanden. Ook de verruiming van de Europese Unie met visnaties als Spanje en Portugal werkt negatief. Daarnaast is er nog het ontstaan van de Europese Economische Ruimte met grote visnaties als Noorwegen. De industriële visserij wordt hierdoor in de hand gewerkt, wat aan onze familiale rederijen de genadeslag toebrengt.

Tot de doodsklok luidt

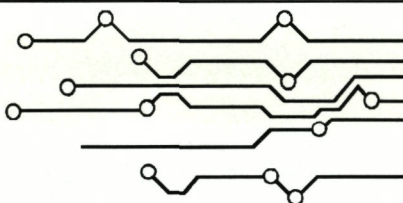
Ook het wegvallen van de binnen grenzen in Europa werkt nadelig, wat het transport van vis hierdoor vergemakkelijkt. Thans is het zo dat België hoe langer hoe meer vis invoert uit buurlanden, tot zelfs vismeel toe. Tenslotte is er nog het schaars worden van vissoorten, waarop in hoofdzaak Belgische reders vissen, gekoppeld aan een overaanbod van gelijksoortige vissen in de rest van de wereld. Dit resulteert in een prijsdaling op onze markten.

Voorals ons land, dat de reglementering van de EG-commissie stipt na-

leeft, ondergaat hiervan de nadelige gevolgen. Daarbij komt nog dat onze beleidsverantwoordelijken zich weinig inlaten met de problemen van onze zeevisserij. Ook op gebied van pollutie, die erg nadelig uitvalt voor de activiteiten van onze vissers, wordt van overheidswege te weinig aandacht geschonken. Rond gekende pollutiebronnen moeten monitoring-programma's komen en moet er werk gemaakt worden van een doeltreffend beheer van de Vlaamse banken.

Aan de regeringsformateur werd gevraagd de visserijsector volledig in handen te geven van de Vlaamse deelregering en die los te koppelen van het departement van Landbouw. Aan deze verzuchting werd geen gehoor gegeven en alles blijft dus zoals het was. Van een efficiënt beleid, dat nu meer dan ooit noodzakelijk is, zal dus weinig in huis komen. Onze reders en vissers zullen dus verder zwoegen totdat de doodsklok zal luiden.

H. Rogie

FRANK /		
DIERICKX /		
INFORMATICA /		
BVBA		
netwerken van PC's onder Novell NetWare		Tulip computers
standaard- en maat- software		Hewlett Packard printers
Cubik boekhouding, facturatie, voorraad- & ordebeheer,		Epson printers
opleidingen (Microsoft, Novell NetWare, Cubic)		Ricoh fax-apparaten
service en support		USRobotics modems
Kruisstraat 92B, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90		3M diskettes en tapes HP- & Epson-toners Epson-printerlinten

DEELNAME AAN KIELER WOCHЕ 1995 DOOR V.G.Z.M.

Na onze deelname aan de sluitingswedstrijd in Den Helder vorig jaar september, waarbij we een 3de plaats en de overwinning behaalden tijdens de Stroombankbeker 1995 voor de 2de maal, was Kiel in Duitsland een volgende uitdaging.

Tijdens die Kieler Woche wordt er ook een Marine Kutterregatta gehouden.

Door de secretaris van de Vriendenkring VGZM was reeds vroeg in het voorjaar contact opgenomen met de organisatie van de marinekutterregattaleiding. In mei kwam van de arbeidsorganisatie Marinekutterregatta het bericht dat we ingeschreven waren om deel te nemen in de Internationale Kutterklasse. Er werd met groeiende spanning gewerkt om deze eerste deelname goed door te komen. Het vertrek was gepland op 16 juni 1995, vroeg in de morgen.

de trainingen ter plaatse de indeling van de boot en de techniek uit te proberen van deze zware Marineboot (slope).

Maar met onze 10de man, "coach Luc Rogiers", hadden we een troef in handen.

Onze ploeg bestond uit volgende oudgedienden van de Zeemacht: Vic Leerman, Luc Rogiers (coach), Jules Caster, Pierre Medard, Corry De Greef, Marcel De Vriendt, Jan Schuysmans, Willy Van Den Berghe, Jozef Scheerens en Rudi Willems als stuurman.

Ons verblijf

Door de regattaleiding was ons een tent ter beschikking gesteld op het kamp. Er waren op het terrein meer dan 55 tenten opgesteld om een deel van de meer dan 900 bemanningen onder te brengen. Voor de voeding en verdere verzorging konden we terecht in de gemeenschappelijke keukens.

De bemanning

Een kutterbemanning bestaat uit de 8 bemanningsleden en één stuurman. Voor de meesten onder ons was Kiel vroeger aangedaan tijdens bezoeken doch zonder ooit het Kutterzeilen te hebben beoefend. Dus stond er ons heel wat werk te wachten om tijdens

Kieler Woche 1995

Segelanweisung



Marinekutterregatten



Deelnemende ploegen en klasse

Elk jaar is het Kutterzeilen een gesmaakte attractie op de Innerfjord, die dit jaar voor de 106de keer plaatsvond. Aan de start worden verschillende klassen ingedeeld, waaronder de Internationale klasse de kleinste groep vormen. Dit jaar was België met 2 ploegen vertegenwoordigd: België 1 (de Masters van VGZM) en de winnaars van vorig jaar "de Meistercrew". Deze laatste bestaat uit actieve militairen van onze Zeemacht.

Verder nam Rusland met 3 ploegen deel, plus 3 Duitse, 1 Nederlandse, 1 Britse, 1 Italiaanse, 1 Spaanse en 1 Portugese ploeg.

De andere Kutterklassen bestaan uit nationale ploegen uit militaire groepen: een open klasse, de KII-klasse en K10-klasse en de JWK-Klasse. Alles bij elkaar meer dan 90 kutters.

De wedstrijden

Op maandag 19 juni 1995 om 0900 uur was er de stuurmansbriefing, waarna we de verschillende bootnummers voor de acht wedstrijden kregen toegewezen. Een kutter bestaat uit een polyesterromp met twee masten en gaffelgetuigde zeilen. De training op zaterdag en zondag hadden we gebruikt om de plaatsverdeling in de boot en het manoeuvreren onder zeil te oefenen.

Om 1300 uur was het zover. De klassevlag voor de internationalen "India" ging de hoogte in samen met een geluidssignaal, een lichtkogel kliefde het luchtruim. Nog 10 minuten, het aftellen kon beginnen.

Was het door de spanning van de laatste dagen, het nog niet technisch goed onder controle hebben van de sloep, of gewoon een slechte start, het ging in elk geval zeer moeizaam. Het resultaat bij de aankomst beloofde niet veel goeds, slechts een achtste plaats!

Tijdens de eerste wedstrijd was de enige vrouwenploeg (Duitse) geënterd, waarbij een opvarende ge-

kwetst raakte en in het ziekenhuis diende opgenomen te worden. Bij een hevige windstoot had de sloep water geschept en door de terugslag was de boot doorgeslagen naar loef, zodat deze langzaam zonk en omsloeg. De veiligheidsdienst was vlug ter plaatse, zodat aan de berging van bemanning en sloep kon worden begonnen.

De Belgische ploeg "Meistercrew" werd eerste in deze voor ons tegenvallende reeks.

De tweede start verliep al niet veel beter. We kregen geen vaart in de sloep, niettegenstaande kwamen we flink terug in de kruisrakken en gingen als derde door de finish. Rusland II werd eerste.

Reeks 3, 4 & 5 werden dinsdag verzeild. Onze start werd niet beter maar in de kruisrakken leverde het steeds winst op zodat we opschoven naar de eerste plaats. De wind was echter grote spelbreker. Aan de laatste boei vóór de aankomst liet het geluk en de wind ons in de steek, en misschien mede door een fout manoeuver werden we nog naar een tweede plaats verdrongen, waarbij Rusland III opnieuw eerste werd.

Reeks 4 & 5 werden met wisselende kansen gezeild waarin we respectievelijk 3de en 4de eindigden. De Ruslandploeg III, Nederland en België "Meistercrew" vochten in deze tussenrangschikking voor de beste plaatsen.

De maandag geënterde boot van de Duitse vrouwenploeg won van één van deze drie reeksen en dwong meteen het respect af van de andere deelnemende ploegen.

Op één van de Russische boten was een bemanningslid gekwetst door het naar beneden vallen van de zeilboom. Na verzorging kon hij in de volgende reeks weer worden ingezet.

Voor de zware Kutters was er te weinig wind en werd de baan ingekort voor de twee laatste reeksen.

Op woensdag 21 juni werden 2 reek-

sen verzeild. Tot dan hadden we nog geen overtuigende start genomen en werd daardoor onze winstkansen steeds kleiner. Er werd enkele reeksen samen gestart met de Nationale en KII-klasse, zodat deze houten de zwaardere polyester kutters steeds vooruitliepen.

Nog voor de start kapseisde een houten kutter van de KII-klasse, waardoor deze forfait diende te geven. Reddings- en bergingsdiensten waren onmiddellijk ter plaatse.

De vorige dag was de Engelse deelnemer uitgesloten door een fout aanlegmanoeuver waardoor één van de masten brak.

Voor de zesde reeks eindigden we 4de. Aan de aankomst werden we naar de Kutterhaven terug verwezen voor het middagmaal.

De dag voordien was er varend transport om ons naar de haven terug te brengen (wegens gebrek aan wind).

Na de middag werd de 7de start gegeven. Deze start hadden we goed voorbereid en met goed getimde snelheid gingen we richting eerste boei. Na het kruisrak en de lus lagen we steeds op kop, maar Rusland I en III vochten om de eer, maar gingen uiteindelijk in de fout door te dicht onder de wal naar de aankomst te zeilen waardoor we vrij en met ruime wind als eerste de aankomst doorzeilden. Eindelijk gelukt... Onze eerste plaats in deze reeks bracht ons terug bij de kanshebbers op een ereplaats.

De dag van de beslissende laatste reeks werd vroeg op donderdag gezeild, zodat we om vijf uur in de morgen het bed uit moesten om op tijd de start te halen. Er blies een flinke wind, dat mocht ook wel want toevallig of niet hadden we voor deze laatste reeks de slechtste boot, het N°137, waarin zelfs de koploper, de Russische ploeg II, slechts een zesde plaats behaalde.

De dag voordien, na de zevende reeks, hadden we alle mogelijke trim-

regelingen getroffen om de n°137 toch zeiltechnisch bij de werken en zeilwaardig te maken. Het kwam er op aan een snelle start te nemen en zo weinig mogelijk fouten te maken. Gelukkig konden we vrij starten en genoten van de aanwakkerende wind tot 32 knopen om de slope bij de drie eerste aan de in de windse boei te krijgen, zodat de andere deelnemers in de aanval moesten. Telkens bij de windse koers verloren we veld om uiteindelijk aan de laatste loefboei vóór de aankomst de Nederlandse ploeg te laten voorgaan.

We werden zesde, maar dat bleek genoeg punten op te brengen om in de eindstand derde te eindigen. Door dat de twee slechtste resultaten wegvielen, klommen we also op achter de Belgische Meistercrew die de 2de werden en Rusland III die als winnaar het podium beklom.

Tijdens deze laatste reeks werd een kutter van de nakidsale klasse geramd door een Catamaran, de "Jamina", waarbij twee opvarenden van de kutter overboord vielen. Zij konden echter zonder kwetsuren weer aan boord worden genomen. De Catamaran liep onder motor naar buiten toen de aanvaring plaats had.

Een geluk, de schroef van de Catamaran was midscheeps aangebracht. Een bewaarengel was ter plaatse om erger te voorkomen, berichtte de Kielerkrant van vrijdag 23 juni. De kutter was onder de vaarlijn beschadigd maar kon de regatta uitzeilen.

Er was ook een aanvaring tussen een kutter van de jeugdminderklasse en het motorschip "Nordland 5" die volgeladen diep in het water lag. De kutterschipper overzag het gevaarte en ramde deze. Zijn boot werd licht be-

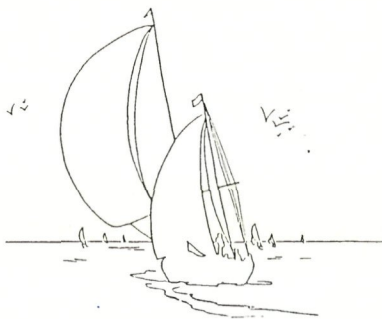
schadigd maar hij kon wel de wedstrijd uitzeilen.

Slot

Als eindresultaat zijn we zeer tevreden, met de derde plaats. Via deze weg wil ik graag al de personen danken die zich hebben ingezet om van de Kieler Woche 1995 een zeilfeest te maken. Alle bemanningsleden en coach Luc voor zijn werkijver. Het zeilcentrum voor de levering van de zeilpakken die we nagenoeg elke dag konden gebruiken. Ook onze Marine, omdat we de onmisbare reddingsgordels mochten gebruiken. Allen bedankt en hopelijk bij leven en welzijn willen we graag voor volgend jaar terug de schoten aanhalen tijdens de Kieler Woche 1996.

R. Willems

International KLASSE	Plaats in de reeksen									
	1	2	3	4	5	6	7	8		
Belgien I (V.G.Z.M.)	8	3	2	3	4	5	1	6	32.4	3
Duitsland I	9	5	7	4	7	7	6	7	68.7	7
Duitsland II	DNC	DNC	DNC	DNC	-	-	-	-	-	
Duitsland III	DNC	DNC	5	1	6	1	5	3	37.4	5
Brit.	7	DWF	DNC	DNC	-	-	-	-	-	
Italiaanse	DNC	DNC	DNC	DNC	-	-	-	-	-	
Nederlandse	2	6	4	5	2	2	4	5	35.0	4
Duitsland IV	5	7	9	7	5	9	9	9	75.0	9
Rusland I	3	DNC	3	9	8	4	3	2	42.1	6
Rusland II	6	4	8	8	9	8	7	8	74.7	8
Rusland III	4	1	1	2	3	6	2	1	11.7	1
Belgien (Meistercrew)	1	2	6	6	1	3	9	4	28.4	2



VERENIGING OUDGEDIENDEN V/D ZEEMACHT LEUVEN & OMGEVING (VO-ZM-L&O)

vierden ZILVEREN JUBILEUM

De VO-ZM-L&O vierden tijdens het weekend van 16 tot 18 juni hun 25-jarig bestaan.

Dit zilveren jubileum viel tevens samen met de 10-jarige verbroedering Duitse Vereniging Oudgediende "GRAF SPEE" van de Duitse Marine uit Bad Homburg.

De Zeemacht was dit jaar niet alleen vertegenwoordigd door de BNS Liberation, maar ook met een maritieme tentoonstelling aan boord van de "DE MOOR", een omgebouwd binnenschip dat ook afgemeerd ligt in de Leuvense vaartkom.

Op 16 juni, om 18.00h, werd de officiële start gegeven van deze viering. De dag nadien werden FKP R. Desaegeer (Hoofd ZS/IRP), de oudgedienden van Leuven en een afvaardiging van de vrienden uit Bad Homburg door Burgemeester Louis Tobback ontvangen op het Stadhuis van Leuven.

De VO-ZM-L&O werd opgericht in februari 1971 als onderdeel van de afdeling Tervuren. Drie jaar later komt de Afdeling Tienen de rangen vervoegen maar scheurt 2 jaar later opnieuw af.

In 1976 wordt een Maritieme Week georganiseerd in Leuven en stuurt de Zeemacht de riviernelboot BNS Liberation als afgevaardigde. Ondanks het succes van deze maritieme week breekt voor de Afdeling Leuven een kalme periode aan. Het is enkel dank zij een harde kern van een 6-tal leden (waaronder Jean Vanopdenbosch en Victor Vandecauter) dat zij nog het hoofd boven water houdt. Onder impuls van deze kern wordt de vereniging in 1983 opnieuw leven ingeblazen. Een vernieuwd bestuur

brengt het ledenaantal op 25 en als clublokaal kan men gebruik maken van de faciliteiten van de "Marinekadetten". Hetzelfde jaar besluit het bestuur ook om ex-koopvaardijmensen toe te laten tot de vereniging. Als Victor Vandecauter in 1985 ver-

kozen wordt tot Prins Carnaval Leuven komt hij in deze hoedanigheid in contact met een karnavalgroep uit Bad Homburg. Tussen pot en (ettelijke) pint komt hij tot ontdekking dat hier enkele oudgedienden van de Duitse Marine deel van uitmaken. Er



wordt overeengekomen elk jaar een wederzijds bezoek te organiseren.

In 1986 wordt het schip van de Sea Cadets, de "JOSE" overgekocht. Het schip wordt afgemeerd in de Leuvense vaartkom en ingericht als permanent clublokaal en vergaderruimte. Jaarlijks worden ettelijke activiteiten georganiseerd zoals een bal, een St. Niklaasfeest voor de kinderen van de leden en een inscheping aan boord van een schip van de Zeemacht (fregat, MSO, CMT of logistiek steunschip). Van 1989 neemt de vereniging ook het Peterschap op zich van de Sea Cadets tot in 1993, het jaar dat de Sea Cadets ontbonden worden.

In 1990 organiseert de VO-ZM-L&O voor het eerst sinds 1976 opnieuw "Open-Deur"-dagen en komt de BNS Liberation, na 14 jaar, terug naar Leuven. Dat het schip de publiekstrekker nummer 1 is kan IMC Bert Fonteyne (commandant van de riviersnelboot) en zijn bemanning zeker

beamen. Weeral dankzij de inzet van Jean Vanopdenbosch en Victor Vandecauter worden deze "Open Deur"-dagen opnieuw een jaarlijks evenement.

De viering van het 25-jarig jubileum was, evenals de voorgaande "Open Deur"-dagen, een groot succes.

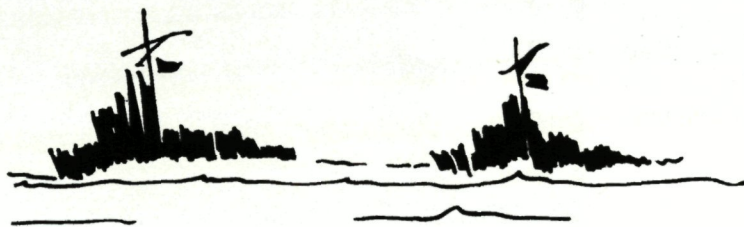
Guy A.H. Toremans

Ontstaan van de Verenigingen voor Oudgedienden

Op initiatief van de Zeemacht gingen de eerste oudgedienden zich in 1966 verenigen in lokale sectoren. Hun doel was het samenbrengen van iedereen die ooit in de Zeemacht gediend had, ongeacht rang, graad, varend of niet-varend personeel.

Deze verenigingen waren vrij vlug actief op lokaal vlak door het organiseren van tentoonstellingen, deelnames aan maritieme dagen, bezoeken van marineschepen en -instellingen en door deelname aan verschillende activiteiten die in verband staan met het marinegebeuren.

Vanaf 1968 werden deze regionale verenigingen gegroepeerd in een Nationale Unie.



UW REISKANTOOR!

DELSUN TRAVEL

AL UW REIZEN AAN BUDGETGERICHTE PRIJZEN.
VERDELER VAN ALLE GROTE TOUROPERATORS.

EIGEN GEORGANSEERDE NEDERLANDSTALIGE GROEPSREIZEN.
REEDS MEER DAN 25 JAAR ERVARING!

Alle inlichtingen op ons kantoor:
CHRISTINASTRAAT 44 - 8400 OOSTENDE
Tel: 059/51.42.42 - Fax: 059/70.04.62

NICE TO KNOW

Wedstrijd in het Nationaal Scheepvaartmuseum

Van 15 september tot en met 15 november organiseert het Nationaal Scheepvaartmuseum een wedstrijd rond de tentoonstelling "CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge" die nog tot 31 december van dit jaar loopt.

De tentoonstelling is overzichtelijk en didactisch opgebouwd en er kan informatie opgevraagd worden op CDI in het Nederlands, Frans en Engels. Een rijk geïllustreerde catalogus begeleidt het geheel en is eveneens verkrijgbaar in het Nederlands, Frans en Engels.

De wedstrijd richt zich tot de doorsnee bezoeker en tot de leerlingen van het secundair onderwijs.

De deelnemingsformulieren kunnen vanaf 15 september a.s. in het Nationaal scheepvaartmuseum worden verkregen.

De antwoorden op de vragen kunnen teruggevonden worden in de tentoonstelling zelf en op de begeleidende CDI.

In december zullen de winnaars naar het museum uitgenodigd worden voor de prijsuitreiking.

Voor de individuele bezoekers is de hoofdprijs een driedaagse reis naar Rostock (D) met geleid bezoek aan de stad en overnachting aan boord van de "Georg Büchner" (ex "Charlesville").

De klassikale hoofdprijs is een havenrondvaart met de klas (duur 2,5 uur) gecombineerd met een bezoek aan de Antwerpse Miniaturstad.

De volledige lijst met de 60 individuele prijzen en de 50 klassikale prijzen ligt ter beschikking in het Nationaal Scheepvaartmuseum.

Voor meer inlichtingen:

Nationaal scheepvaartmuseum

Rita Jalon

Steenplein 1 - 2000 Antwerpen

Tel. 03/232.08.50

Appel

Léon Nyssen, rue Bidaut 7, 4800 Verviers (Tel. 087/22.37.04) souhaiterais contacter toutes les personnes susceptibles de lui fournir des renseignements concernant Jean Brasseur(-Kermadec), décédé en 1992, ancien vice-amiral d'escadre de la Marine nationale française, commandant en chef en Méditerranée, préfet maritime de Toulon,

sorti de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers en 1933 (24e promotion) et ayant effectué le 3e voyage du Mercator, pour naviguer ensuite, jusqu'en juin 1940, sur les navires de la C.M.B. suivants: Jean Jadot, Joséphine Charlotte, Eglantier, Kambove, Katanga, Kabinda, Emile Francqui, Léopoldville, Thysville et Macedonier.

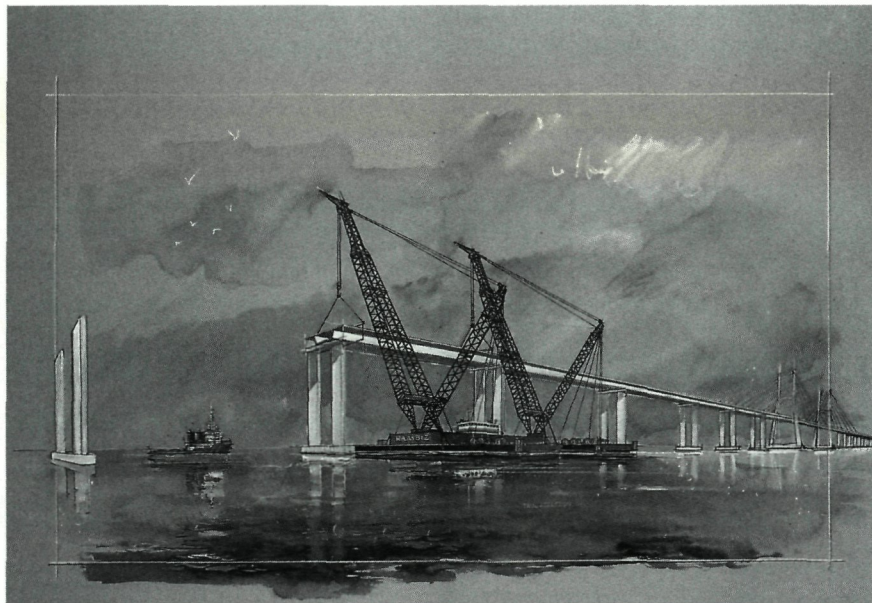
Scaldis en van Seumeren winnen contract voor Lissabon's Expo '98 brug.

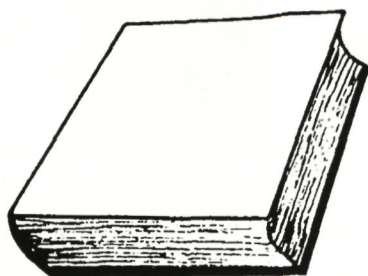
Het in Antwerpen gevestigde Scaldis Salvage & Marine Contractors, het vroegere T.V. Bergingswerken, en het Nederlandse kraan en transportbedrijf van Seumeren hebben samen het contract voor het project Lissabon's Vasco da Gama brug in de wacht kunnen slepen.

In zijn genre gaat het hier om de grootste Europese Onderneming na de kanaaltunnel.

Totale kostprijs van de brug 1,2 biljoen US \$.

De Vasco da Gama brug moet klaar zijn voor de opening van de Expo '98 die zal plaatsgrijpen in de Portugese hoofdstad. De 13 km lange brug moet Portela op de Noordoever van de Taag, waar de luchthaven is en ook de Expo zal plaatsvinden, verbinden met de Zuidoever Montijo.





BOEKBESPREKING

Des Hommes et deux Voiliers

Nous avons rencontré le Lieutenant de Vaisseau J. Yves Bequignon à plusieurs reprises déjà, lors de nos escales communes au port de Fécamp, à l'occasion des fêtes annuelles de la mer. Commandant le joli 3 mâts français L'ETOILE, il nous reçut à chaque fois fort courtoisement à son bord. Ses appartements, aménagés sous la dunette de cette goëlette fécampoise, offrent une ambiance cossue et feutrée.

Breton de souche, peu loquace comme tout authentique mangeur d'écoutes, il nous confia pourtant qu'un projet le tenait à cœur depuis longtemps: consigner pour les jeunes générations, la fructueuse épopée de la BELLE POULE et de L'ETOILE, les deux plus célèbres goëlettes françaises encore en service.

Il est vrai que depuis plus d'un demi siècle, ces voiliers-école de la Marine Nationale initient les marins au dur

métier de la mer en écumant les côtes de Bretagne. Toujours jeunes et vaillants, (ils furent construits à Fécamp dans les années 1930!) ils suscitent encore et toujours l'admiration du public dans tous les ports où ils relâchent.

C'est désormais chose accomplie! Cet ouvrage qui est du aux plumes autorisées de J.Y. Béquignon et de son homologue à bord de la BELLE POULE, le Lieutenant de Vaisseau Rozen, narre avec le souci du détail, la vie quotidienne à bord de ces 3 mâts "Terre-Neuviers", la formation des officiers-mariniers, les manœuvres de port ou encore, en route libre, la navigation par gros temps ou mer calme.

Au fil des pages richement illustrées de 200 photos inédites, les amateurs de vieux gréements et tous les autres passionnés des (belles) choses de la mer découvriront un véritable florilè-

ge d'informations descriptives, des éléments techniques relatifs à la construction de ces 3 mâts, leurs grands "refits", un plan détaillé au 1/100^e etc...

Edité par l'Association pour le Développement et la Diffusion de l'Information Militaire, ce document ex-clusif, au format 23 x 28,5 cm sera disponible à partir du 1er octobre prochain. Il peut être commandé chez A.D.D.I.M., 6 rue Saint Charles - 75015 PARIS

aux conditions suivantes:

Prix de souscription (jusqu'au 1er novembre 1995): FF132.- + 31,- pour port et emballage. Franco de port à partir de 10 exemplaires commandés. Après cette date, le livre sera vendu au prix de: FF 198,- franco de port.

Saint Bernard du Spuikom

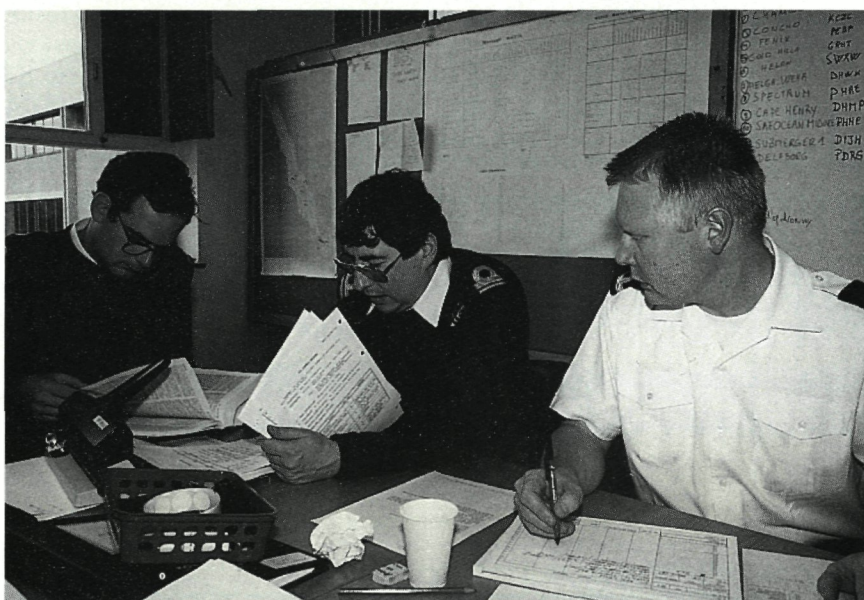


INFO RESERVE

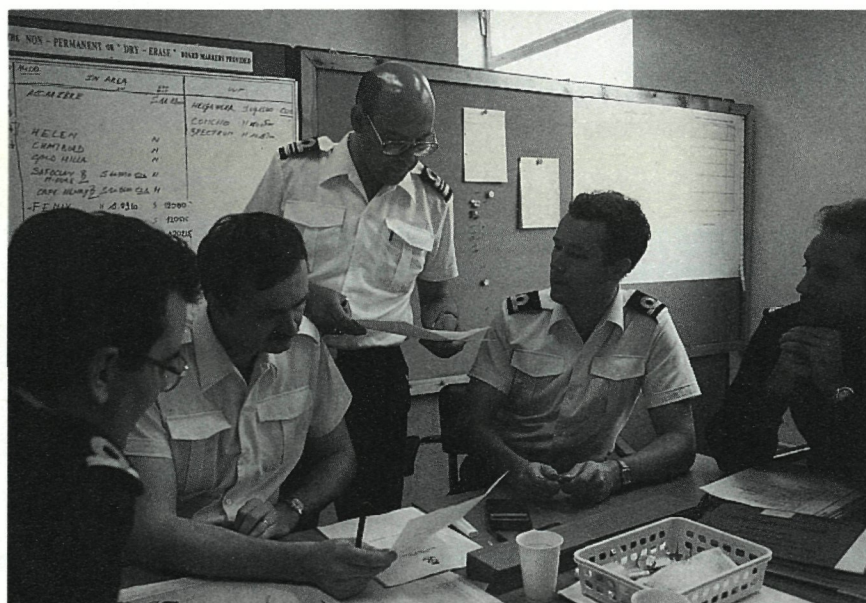
N.C.S.O.: CONVOIS MARITIMES D'HIER ET DE ... DEMAIN!

Le profane imagine sans doute Laisément le genre d'activités déployées par le SQUAD MCM (R) ou la DIV MAR (R) au cours des multiples rappels qu'organisent ces 2 divisions de réserve de la Force Navale. Les uns navigant à bord d'un MSO, le DUFOUR pour assimiler toutes les procédures de navigation et de lutte contre les mines; les autres, à terre, développant tous les aspects inhérent à l'Infanterie... de Marine.

Plus complexe sera de définir concrètement le rôle et les objectifs de la 3^e division de réserve, celle dénommée Naval Control of Shipping Organization - N.C.S.O.. Et pourtant! Son concept initial remonte aux années de guerre 1940-1945, au cours desquelles furent organisés d'importants convois maritime transocéaniques pour acheminer des tonnes de matériel militaire américain vers l'Angleterre ou l'Union Soviétique. Ils avaient pour noms: SC 42 - 64 navires, 16 coulés par les "U-Booten" et/ou la "Luftwaffe"; SC44-66 navires, 6 coulés; OG 74 - 27 navires, 6 coulés; SL 87 - 11 navires, 7 coulés; HG 73 - 25 navires, 9 coulés et tant d'autres encore sans oublier le tragique PQ 17 (juillet 1942, de Reyjavik à Mourmansk) composé de 35 navires marchands dont 25 furent coulés, engloutissant équipages et plus de 130.000 tonnes de matériel sur les 200.000 transportées. A l'époque, c'était au précurseur du N.C.S.O. actuel qu'incombait le responsabilité de la mise sur pied de tel-



Une Division de Réserve fort active...



... qui suscite une synergie spécifique! (Photos Fr. Philips)

les armadas et de veiller à leur protection.

De nos jours, la raison d'être du N.C.S.O. est encore de pouvoir avec un maximum d'efficacité à la sécurité de la navigation de la marine marchande en période de tension ou de conflit armé.

Comment? Dès la première phase de tension, les autorités de l'OTAN peuvent décider la mise en place dans chacun des ports d'une cellule NCS à même d'opérer un contrôle naval strict sur tous les navires pour lesquels elle est compétente (suivant les limites prescrites de tonnage, de pavillon, etc.) et qui entrent ou sortent dans le port dont elle a la charge.

De ce "statement" découle bien sûr, l'importance essentielle du rôle de l'officier NCS qui fait office de charnière de la coopération entre les responsables civils et militaires.

Fonction qui impose de sa part d'établir l'indispensable climat de

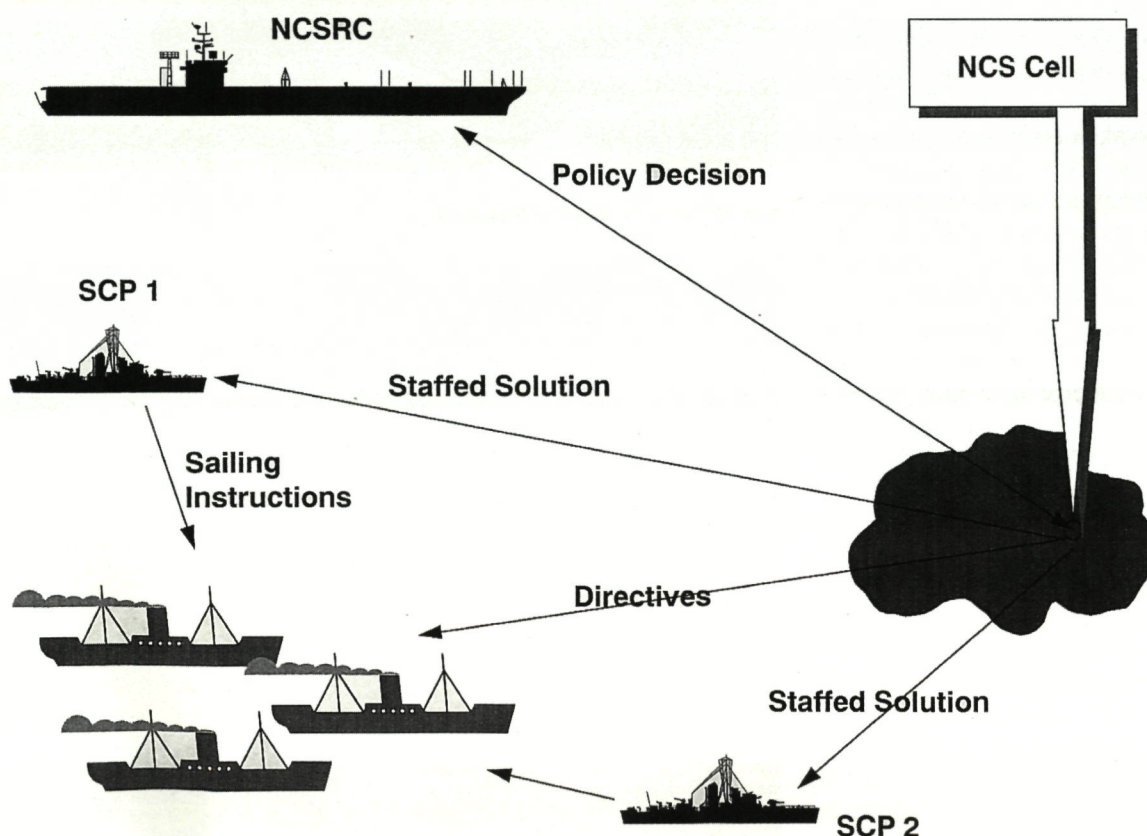
compétence et de confiance propice à toute collaboration. Il faut pour cela aussi, que l'ensemble du personnel NCS fasse preuve de qualités multiples, parmi lesquelles un haut niveau de qualification professionnelle, de psychologie, de capacités de communication, de souplesse et d'adaptation à toutes sortes de situations. Un "Know-how" technique et pratique acquis par tous ceux qui participent régulièrement aux multiples rappels de leur Division.

Ainsi au cours de cette année furent organisées tour à tour d'instructives conférences sur les nouvelles structures de l'Otan et leurs répercussions sur le plan maritime; une série de cours "AWNIS", "PERSEUS" et autres procédures RNCS; des séances de "live boarding", des "navigations trainings sessions", des visites guidées à bord de navires marchands, des participations à des exercices internationaux tels que "Bright Future" etc.. Ou encore le passionnant

SNOWHITE annuel, qui se déroula cette année à EGUERMIN du 9 au 11 juin dernier et qui développait d'une part différents scénarii très réalistes autour d'une situation (fictive) de crise internationale - dont le "climax up grade" au fil des heures - et d'autre part faisait appel à tous les aspects de l'ensemble des procédures NCS, parmi lesquelles le programme PERSEUS; du "Boarding", des Shipping Control Points et Regional CDR, Info Collecting, etc..

Chacune de ces activités de rappel mobilisant en moyenne une trentaine d'O.R. dont une grande partie de jeunes Enseignes, témoignent de l'intérêt suscité par cette division, de son esprit de corps et de sa synergie particulière.

D'un point de vue plus général, pour rester performantes les procédures et modus operandi appliqués en matière d'N.C.S. se doivent d'évoluer et d'être adaptées en permanence, nous con-



fiait récemment le CPC (R) G. Van Overmeire, COM DIV - NCSO. C'est une nécessité, dictée non seulement par l'expérience acquise au fil des ans par le Belgique et ses partenaires de l'OTAN, mais aussi par le changement de type des conflits et/ou des zones de tension.

Et de citer comme exemple de cette adaptation qu'une région maritime actuellement déclarée "NCS" est composée de différents "sous-box" appelés S.R.A., Shipping Risk Area, gérés chacun par un S.C.P., un shipping Control Point. Jusqu'il y a peu en effet, la cellule NCS était installée à terre, mais l'expérience ayant démontré les désavantages de son éloig-

nement par rapport à la zone opérationnelle, il fut décidé d'embarquer ces S.C.P. à bord de navires en mer, ce qui permet une plus grande mobilité d'action en cas de déplacement de la zone de crise. (Cfr. Shema).

Sans entrer dans les détails des multiples autres aspects du NCS, - certaines étant fort complexes ou classés Confidential/NATO Secret - notons encore que tous les O.R.-NCS s'accordent à reconnaître l'intérêt de ces rappels qui constituent non seulement un enrichissement au niveau des connaissances générales en matière de navigation, de techniques de communication, d'informatique ou linguistique, tout en cultivant des contacts avec l'ensemble de la corpora-

tion maritime, mais sont aussi d'un important apport social pour le développement de la personnalité.

Quant à l'avenir de cette Division, tant l'évolution du concept militaire général, que les mutations géo-politiques et la désignation des futures missions aux Forces Navales en présence dicteront à coup sûr, les nouvelles options à prendre en matière de Naval Control of Shipping et décideront de la pérennité ou non, d'une telle entité!

Saint Bernard du Spuikom

Uit sympathie

VERYSER



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

**Torhoutsesteenweg 307/309
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08

KB-Beleggingen

Zo de beleggingsstrategie Zo de bank

In de KB-fondsenwaaier zit beslist een belegging die in uw strategie past.

Van obligaties over aandelen tot vastgoed.

Van regionale tot internationale spreiding.

Van éénmunt- tot éénbeursbeleggingen.

Prospectus en informatie vindt u in elk KB-kantoor.



KREDIETBANK. THUIS BIJ DE BANK VAN HIER.

INFO MARINE

Studiedag Korpsadjudanten provincie West-Vlaanderen

Naar jaarlijkse traditie werd op 24 mei een Studiedag gehouden voor de Korpsadjudanten van de provincie West-Vlaanderen.

Dit jaar was de eer aan COMINAV om de diverse MAC'S en RSM's uit de regio te ontvangen.

Deze bijeenkomst met als voornaamste doelstelling de relatie onder de westvlaamse korpsen aan te halen werd afgesloten met een lunch in het kwartier LTZ Billet.

Kapitein-ter-zee L. Vanden Eycken, Provinciecommandant, was voorzitter van deze vruchtbare studiedag.

Journée d'étude des adjudants de corps de la province de Flandre Occidentale

Suivant une tradition annuelle, la journée d'étude des Adjudants de corps de la province s'est tenue le 24 mai.

COMINAV avait, cette année, l'honneur de recevoir les MAC's et RSM's de la région. Cette réunion qui avait comme but principal de resserrer les bonnes relations entre les corps de la Flandre Occidentale, fut clôturée par un lunch dans les quartiers LDV Billet. Le Capitaine de Vaisseau L. Vanden Eycken, commandant de province, présidait cette journée d'étude fructueuse.



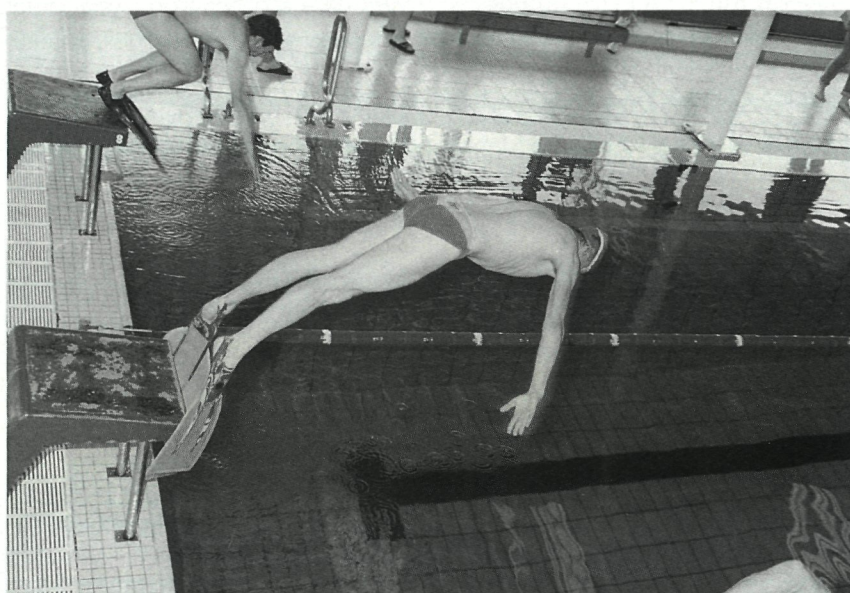
Militair individueel en interkorpsen zwembkampioenschap 1995

Op 14 juni jl. vond de finale plaats van het militair individueel zwembkampioenschap te Oostende in het Stedelijk zwembad.

Het zwembkampioenschap was de laatste test voor de kandidaten die aan het eerste militaire wereldkampioenschap te Rome wensten deel te nemen. Hierdoor waren er enkele proeven aan het kampioenschap toegevoegd die normaal niet op het programma stonden, nl. de 100 meter reddend zwemmen met vinnen en de 50 m reddend zwemmen.

Voor de eerste maal werd het militair individueel en interkorpsen op een en dezelfde dag betwist.

De finalisten voor het interkorpsen zwembkampioenschap waren reeds in voorrondes bepaald.



Tijdens de schiften voor het individueel kampioenschap werden ook de individuele proeven van het interkorpsen afgewerkt zodat in de namiddag nog enkel de finales van het individueel kampioenschap en de aflossing van het interkorpsen moesten betwist worden.

Voor de titel in het interkorpsen kampioenschap werd tot op het einde een hevige strijd gevoerd tussen het KMS, ETriS en CE CDO. Tijdens de aflossing waarbij 15 zwemmers een afstand van 50 meter moeten afleggen ging deze strijd verder, echter nu waren de kandidaten het KMS en 1 Para. Door een foutieve aflossing bij de ploeg van het KMS werden zij uitgesloten waardoor de eerste plaats naar de ploeg van ETriS ging. Voor de Zeemacht was het enkel de 1MR Lingier die de finale wist te halen. In de 100 m redden en 50 m pop eindigde hij telkens 4e en miste met enkele honderdsten sec. het podium.

Championnat militaire de natation, individuel et intercorps 1995

Le 14 juin eut lieu la finale du championnat de natation individuel militaire au bassin de natation de la ville d'Ostende.

Ce championnat était la dernière épreuve pour les candidats qui désiraient participer au premier championnat militaire mondial à Rome. Il y fut ajouté quelques épreuves qui normalement ne figurent pas au programme, soit les 100 et 50 mètres "sauvetage".

Pour la première fois cette compétition fut disputée sur un seul et même jour. Les finalistes du championnat intercorps furent toujours désignés après éliminatoires.

Pendant les sélections pour le championnat individuel, les épreuves du championnat intercorps furent clôturées de telle sorte qu'il n'y eût plus à disputer, l'après-midi, que les seules finales du championnat individuel et la course relais de l'intercorps.

Pour le titre du championnat intercorps, il y eut jusqu'à la fin une lutte impitoyable entre l'ERM, ETriS et le CE CDO.

Pendant le relais, où 15 nageurs devaient parcourir une distance de 50 mètres, la lutte atteint son paroxysme, les favoris étaient les ERM et 1 Para, un relais fautif élimina l'équipe de l'ERM et la première place revint à l'équipe de l'ETriS

Pour la Force Navale, seul le 1MR Lingier put arriver en finale. Dans les 100 et 50 mètres "sauvetage", il termina chaque fois 4e et manqua le podium de quelques centièmes de seconde.

KIELER WOCHÉ 95

Eindelijk na veel problemen vertrekken we op 16 juni '95 naar Kiel in Duitsland om deel te nemen aan de Kieler Woche met een ploeg van de BELGISCHE ZEE-MACHT. Daar wij dit jaar niet konden inschepen, omdat de WESTDIEP te laat aankwam in Kiel, waren we genoodzaakt om met militair vervoer te gaan. Eenmaal aangekomen in Kiel konden we aan den lijve ondervinden dat een hotel vinden voor 9 man tijdens de Kieler Woche niet eenvoudig is. Na veel zoeken en vragen vonden we uiteindelijk een hotel in Ziericksee niet ver van het Olympisch dorp. Op 18 juni begonnen we uiteindelijk met onze training op Marinekutters. Dit zijn tweemasters van 9 meter lang en 2 meter breed. Voor onze eerste training hadden we een wind van 4 à 5 beaufort dus ideaal om de boot te testen. De taken werden verdeeld John Taymans wordt schipper, Philippe Steenhout navigator, Kris Snoeck en ikzelf groot zeil, Patrick Booten bezaanzeil, Peter Fockenier en Bart Decloedt fok, Kris Rymen zwaard en kaaien en ten slotte Christophe Gillet als uitkijk.

KIELER WOCHÉ 95

Finalement après de nombreuses difficultés, nous partons le 16 juin '95 à Kiel en Allemagne pour participer au "Kieler Woche" avec une équipe de la FORCE NAVALE BELGE. Comme nous ne pouvions embarquer cette année parce que le WESTDIEP arrivait trop tard à Kiel, nous fûmes obligés de prendre un transport militaire. Une fois arrivés à Kiel, nous devions apprendre à nos dépens que trouver un hôtel pour 9 hommes pendant le Kieler Woche n'est pas si simple. Après moult recherches et demandes, nous trouvions finalement un hôtel au "Ziericksee" non loin du village olympique. Le 18 juin, nous commençons enfin l'entraînement sur une chaloupe de la Marine. Il s'agit d'un deux-mâts de 9 mètres de long et 2 mètres de large. Lors de notre premier entraînement, nous profitons d'un vent de 4 à 5 beaufort, idéal pour tester le bâtiment. Les tâches furent réparties, John Tayman sera donc le skipper, Philippe Steenhout le navigateur, Kris Snoeck et moi-même s'occuperont de la grand'voile, Patrick Booten de la misaine, Peter Fockenier et Bart Decloedt



Op 19 juni beginnen we aan de wedstrijden. Wij maken deel uit van de Internationale klasse die bestaat uit 12 schepen:

4 Duitse ploegen, 3 Russische ploegen, 1 Engelse ploeg, 1 Italiaanse ploeg, 1 Nederlandse ploeg en uiteindelijk 2 Belgische ploegen, de onze en de gepensioneerden van de Zeemacht. Na de eerste dag eindigen we op de eerste

du foc, la manoeuvre de la dérive et gambier seront les tâches de Kris Rymen et enfin Christophe Gillet sera la vigie.

Le 19 juin débute la compétition. Nous faisons partie de la classe internationale qui comprend 12 bâtiments: 4 équipes allemandes, 3 russes, 1 anglaise, 1 italienne, 1 néerlandaise et 2 belges, la nôtre et celle des retraités

plaats, we zijn genoodzaakt vanaf de tweede dag onze grote zeemachtvlag te vervangen door een kleinere omdat al de andere ploegen ons serieus in het oog houden. Eén van de Duitse ploegen, kapseist. De Engelse ploeg breekt een mast en de schipper geeft op. De Italiaanse ploeg geeft forfait. Na de derde dag wordt het menens, we hebben teveel op onze lauweren gerust en het verschil in punten is niet groot. We moeten vroeger stoppen omdat HMS BRITTANIA en tal van begeleidingschepen waaronder de WESTDIEP in de Fjord binnen varen voor een grote vlootparade voor de viering van 100 jaar Kieler Kanal. Gedaan met ons hotellogement en nu wordt het aan boord slapen. Daar worden we zeer vriendelijk verwelkomd door de gehele bemanning van de WESTDIEP vandaar onze grote dank aan de gehele WESTDIEP.



Terug naar onze Zeilwedstrijden waar op de vierde dag het de beslissende dag wordt. Na veel getrek en gesleur eindigen wij tweede's. Eén van de Russische ploegen wordt eerste. Niet moeilijk als je weet dat er 5 van de 9 man deel genomen hebben aan de Olympische spelen van Barcelona. Op de derde plaats eindigen de gepensioneerd van de Zeemacht. Niet slecht twee podium plaatsen voor ons klein landje. Hopelijk wordt dit de aanzet voor het oprichten van een Zeemacht Zeilploeg. Dan kan deze niet alleen deelnemen aan de Kieler Woche maar ook aan andere Militaire Zeilwedstrijden op Militaire type boten zodat onze Zeemachtvlag niet alleen op onze oorlogsbodems kan wapperen maar ook in het Militaire Zeilmilieu.

de la Force Navale. Après le premier jour, nous terminons à la première place, nous sommes obligés à partir du second jour de remplacer le grand pavillon de la Force Navale par un plus petit parce que les autres équipes nous ont sérieusement à l'oeil. Un des équipes allemandes chavire. L'équipe anglaise brise un mât et le skipper met les pouces. L'italienne déclare forfait. Le 3e jour, ça chauffe, nous nous sommes trop reposés sur nos lauriers et la différence des points n'est pas grande. Nous devons arrêter plus tôt parce que le HMS BRITTANIA et de nombreux navires d'escorte, parmi lesquels le WESTDIEP, arrivent dans le fjord pour une grande parade de flotte pour la célébration du centenaire du canal de Kiel.

Le logement à l'hôtel est terminé, on dormira à bord. Là, nous sommes très amicalement reçu par tout l'équi-

page du WESTDIEP que nous remercions de grand coeur.

Retour à la régate où le 4e jour sera décisif. Après beaucoup d'aléas, nous terminerons second. Une des équipes russes sera la première, ce qui n'étonna personne si l'on sait que 5 équipiers sur 9 avaient participé aux jeux olympiques de Barcelone. Les retraités de la Force Navale terminent troisième. Pas mal, deux équipes au podium pour notre petit pays! Il reste à espérer que cela donne une impulsion à la constitution d'une équipe de voile "Force Navale". Il conviendrait de participer non seulement au "Kieler Woche" mais aussi aux autres régates militaires afin que le pavillon de la Force Navale puisse flotter tout autant dans le monde militaire de la voile qu'à bord des bâtiments de guerre.



Met dank aan 1LZ Vrancken ZS/SPORT en KVK Bartier Korpscommandant Zeebrugge die het mogelijk maakten dat wij aan zo'n avontuur konden deelnemen

Nos remerciements au 1LV Vrancken ZS/SPORT et le CPC Bartier, chef de corps de Zeebruges qui rendent possible notre participation à cette aventure.

Inhuldiging nieuwe gebouwen Logistieke Groepering

Op 28 juni had te Zeebrugge de plechtige inhuldiging plaats van de nieuwe gebouwen voor het Commando Logistiek. In een toespraak verduidelijkte Kapitein-ter-zee J. Wouters, Commandant van de Logistieke Groepering, de noodzaak van een concentratie van de logistieke diensten in Zeebrugge.

Niet alleen zal deze operatie een merkbare personeelsbesparing tot gevolg hebben maar zal het ook toelaten te kunnen werken zoals moderne bedrijven in de burgersector met compacte en veilige opslagmogelijkheden. Verwacht wordt dat tegen december van dit jaar de laatste kableringswerken voor het informaticanet zullen klaar zijn om uiteindelijk de nieuwe gebouwen in gebruik te nemen.

Inauguration des nouveaux bâtiments du Groupement Logistique

Le 28 juin eut lieu à Zeebruges l'inauguration des nouveaux bâtiments du groupement logistique. Dans son allocution, le Capitaine de Vaisseau J. Wouters, commandant le groupement logistique, précisa la nécessité d'une concentration des services de la logistique à Zeebruges.

Non seulement cette opération aura pour effet une sensible économie de personnel mais permettra de pouvoir travailler à l'instar des entreprises moderne du secteur civil, avec des possibilités de stockage compact et sûr. On s'attend à ce qu'à la fin décembre de cette année, les travaux de câblage de la chaîne informatique soient prêts à permettre l'emploi des nouveaux bâtiments.

Bezoek Roemeense Stafchef van de Zeemacht

Gedurende de week van 03 op 07 juli jl. ontving Divisieadmiraal W. Herteleer, Stafchef van de Zeemacht, het bezoek van zijn Roemeense collega Vice-Admiraal G. Anghelescu.

Tijdens dit uitgebreid bezoek met o.m. een inscheping aan boord van de Bellis en de Wandelaar kon de Roemeense Stafchef uitvoerig kennismaken met de Belgische Zeemacht. Het bezoek werd afgesloten op 07 juli met een onderhoud met de Chef van de Generale Staf Luitenant Generaal Charlier.

Visite du Chef d'Etat-Major de la Marine Roumaine

Pendant la semaine du 03 au 07 juillet, l'Amiral de Division W. Herteleer, chef d'Etat-Major de la Force Navale, reçut la visite de son collègue roumain le Vice-Amiral G. Anghelescu.

Lors de cette visite, avec entre autres un embarquement à bord du Bellis et du Wandelaar, le Chef d'Etat-Major Roumain put faire amplement connaissance avec la Force Navale Belge. La visite se clotura le 07 juillet lors d'un entretien avec le Chef d'Etat-Major des Forces Armées, le Lieutenant-Général Charlier.



Bevelsoverdracht COMINAV

Op 10 juli ll. had de bevelsoverdracht plaats over het Commando Instructie van de Zeemacht. Het was Kapitein-ter-Zee L. Vanden Eycken die het bevel overgaf aan Kapitein-ter-Zee H. Boden. In een toespraak nam de uittredende Commandant Kapitein-ter-zee L. Vanden Eycken afscheid van de Zeemacht. De laatste maanden zal hij doorbrengen in de Salons van het Provincie Commando West-Vlaanderen, functie welke hij tot hertoe in cumul uitoefende. Ter gelegenheid van de plechtigheid vond er ook een uitreiking van eervolle onderscheidingen plaats.

Remise du commandement de COMINAV

Le 10 juillet eut lieu la remise du commandement du centre d'instruction de la Force Navale. Le Capitaine de Vaisseau L. Vanden Eycken remettait son commandement au Capitaine de Vaisseau H. Boden.

Le commandement sortant, lors d'une allocution, prit congé de la Force Navale. Il passera ses derniers mois dans les salons du Commandant de province de Flandre Occidentale, une fonction qu'il exerçait jusqu'ici en cumul.

A cette occasion, il fut également procédé à la remise de distinctions honorifiques.



- Kruis van Ridder in de Orde van Leopold:

- Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II:

- Gouden medaille in de Orde van Leopold II:

- Kruis van Ridder in de Kroonorde:

- Croix de chevalier de l'Ordre de Léopold:

1LZ Nonneman

- Croix de chevalier de l'Ordre de Léopold II:

ADC Denys

- Médaille d'or de l'Ordre de Léopold II:

1MC Persyn, MTR Declercq, KMT Vandamme

- Croix de chevalier de l'Ordre de la Couronne:

LTZ (D) Demarest

Na een laatste schouwing van de bemanning was de eer aan de Stafchef van de Zeemacht, Divisieadmiraal W. Herteleer om de investituur van Kapitein-ter-zee H. Boden uit te spreken.

De plechtigheid werd afgesloten met een défilé van de bemanningen.

Après une dernière revue des équipages, l'Amiral de Division W. Herteleer procéda à l'investiture du Capitaine de Vaisseau H. Boden.

Un défilé des équipages clôtura la cérémonie.



Vlootdagen 1995

De 14e vlootdagen gingen dit jaar door op 14, 15 en 16 juli '95. Zo'n 50.000 bezoekers hebben het stralende weder getrotseerd om van een bijzonder aantrekkelijk programma te genieten. Alhoewel dit media gebeuren volgens een reeds eerder geproefd recept verliep wist de Kwartier Commandant Fregatkapitein Bartier, die dit jaar voor het eerst voor de organisatie instond, samen met zijn organisatieteam de meeste bezoekers toch met iets nieuws te verrassen.

Het vloeddok dat dit jaar propvol lag met schepen, waaronder verschillende nationaliteiten die voor het eerst ons land aandeden, waren voor het grote publiek blikvanger nummer één.

Vele bezoekers ontzagen dan ook niet de moeite de vaak ellenlange rijen te trotseren om toch maar voet op een van de uitnodigende schepen te zetten.

Voor de indoor tentoonstelling bleek dit jaar iets minder belangstelling maar daar zal het uitzonderlijk mooi weder niet vreemd aan zijn.

Les journées de la Flotte 1995

Les 14e journées de la flotte eurent lieu, cette année, les 14, 15 et 16 juillet. Quelques 50.000 visiteurs ont affronté un temps caniculaire pour profiter d'un programme particulièrement attrayant. Quoique cela se fasse suivant une recette déjà longuement éprouvée, le commandant Capitaine de Frégate Bartier qui veillait pour la première fois à son organisation, voulut avec son équipe surprendre les visiteurs avec quelque chose de neuf.

Le bassin de la flotte, bourré de bâtiments de diverses nationalités, dont certains abordaient nos rivages pour la première fois suscita un maximum d'intérêt.

Beaucoup de visiteurs ne s'épargnèrent pas la peine d'affronter les longues files afin de mettre le pied, quand même, à bord d'un des bâtiments invités.

Il semble que les expositions en salle eurent moins de succès, mais le temps exceptionnel n'y fut pas étranger. L'importance des journées de la flotte fut particulièrement rehaussée, cette année, par la visite d'hôtes de haut



rang. Ainsi le Premier Ministre J.-L. Dehaene, accompagné du Ministre de la Défense Nationale M. Wathelet, saluèrent une délégation des équipages.

Madame Dehaene entre-temps, en visiteuse fidèle, se fit guider par le chef d'Etat-Major de la Force Navale, l'Amiral de Division W. Herteleer. Des retrouvailles pleines de sympathie pour nombre de participants.

Monsieur Wathelet revint à la base navale, cette fois d'une manière moins officielle. Avec son épouse, ils parcoururent les différents stands.

Het belang van de Vlootdagen werd dit jaar extra onderlijnd door het bezoek van een paar bijzonder hoge gasten. Zo kwam Premier J.L. Dehaene, in gezelschap van de Minister van Landsverdediging M. Wathelet, persoonlijk een afvaardiging van de bemanning begroeten.

Ook Mevrouw Dehaene, inmiddels een trouwe bezoeker, liet zich door de stafchef van de Zeemacht Divisieadmiraal W. Herteleer rondleiden. Voor de vele deelnemers is dit steeds een sympathiek wederzien. Maar ook de Heer Wathelet kwam

voor de tweede maal terug naar de Marinebasis, zij het iets minder officieel. Samen met echtgenote, bracht hij een bezoek aan de diverse standen. Voor de organisatoren het zoveelste succes met een blik naar de reeds geplande Vlootdagen '96. 1996 is immers een gouden jubileumjaar voor de Zeemacht.



Un succès de plus pour les organisateurs, avec un regard déjà sur les journées de la flotte 96. D'ailleurs, 1996 n'est-il pas l'année "Jubilé" de la Force Navale?



Dag van de Zeemacht '95

De dag van de Zeemacht die naar jaarlijkse traditie op 20 juli wordt gehouden greep dit jaar plaats te Brugge, met een wapenschouwing op de Burg gevolgd door een ontvangst met receptie op het Stadhuis.

De plechtigheid werd bijgewoond door tal van hoogwaardigheidsbekleders waaronder de Minister van Landsverdediging Dhr. M. Wathelet en de Chef van de Generale Staf J. Charlier.



Blik op de eretribune onder een tropische hitte

Na de gebruikelijke schouwing door de Minister van Landsverdediging was er de toespraak door de Stafchef Divisieadmiraal W. Herteleer waarvan hierna de integrale tekst:

Les Fastes de la Marine '95

Les fastes de la Marine qui ont traditionnellement eut lieu le 20 juillet, se sont déroulés cette année à Bruges avec une prise d'armes sur la place du Burg, suivi d'une réception à l'Hôtel de ville.

La cérémonie s'est déroulée en présence de nombreuses personnalités dont le Ministre de la Défense Nationale, Monsieur M. Wathelet, et le Chef d'Etat-Major Général J. Charlier.

Après le passage en revue des troupes par le Ministre de la Défense Nationale, le Chef d'Etat-Major de la Force Navale l'Amiral de Division W. Herteleer a prononcé un discours dont nous reproduisons intégralement le texte ci-dessous:

Mijnheer de Minister uit naam van geheel de Marine heet ik U van harte welkom op deze Dag van de Zeemacht en dank ik U omdat U het voorzitterschap hebt aanvaard van deze plechtigheid die het de Zeemacht toelaat te rapporteren over het afgelopen jaar en haar ook de mogelijkheden biedt zich te bezinnen over haar toekomst.

Mijnheer de Generaal Chef van het Militair Huis van de Koning, Mijnheer de Generaal Chef van de Generale Staf, heren Generaals Stafchefs, Mijnheer de Provincie Gouverneur, Mijnheer de Eerste Schepenen van de Stad Brugge beheerder van deze prachtige Burg die we mogen gebruiken voor deze plechtigheid waarvoor onze welgemeende dank, Dames en Heren Senatoren, Volksvertegenwoordigers en Raadsleden, geachte genodigden; Uw aanwezigheid hier vandaag wordt door de mannen en vrouwen die in onze Marine dienen ten zeerste op prijs gesteld omdat zij onze binding met geheel de Natie in al haar geledingen beklemtoint en onderstreept.

In het bijzonder groet ik de diverse Vaderlandse verenigingen, de verenigingen van de Reserve en van de Oudgedienden van de Zeemacht, deze laatsten hier vandaag voor het eerst met hun nieuw vaandel, maar heel speciaal in dit jaar

van de vijftigste verjaardag van het einde van de Tweede Wereldoorlog begroet ik al diegenen die toen hebben meegestreden en die toen hebben geleden teneinde een overwinning te behalen die het begin betekende van de huidige welvaart en welzijnsperiode waarvan de meesten onder ons nu nog genieten.

Tijdens de afgelopen twaalf maanden hadden wij gedurende ongeveer vijf maand van september 1994 tot februari 1995 een fregat, de WANDELAAR, in de Adriatische Zee in het kader van "OPERATIE SHARP GUARD", de embargo controle op zee tegen de landen van voormalig Yougoslavië zoals beslist door de veiligheidsraad van de Verenigde Naties. Eerst zou die opdracht slechts twee en een halve maand duren. Maar toen het Congres in de Verenigde Staten met het "Nunn-Mitchel amendement" besloot hun deelname aan het embargo op zee terug te schroeven wou de Belgische regering met kort preadvies een signaal van bezorgdheid hierover geven. De dag voor het einde van de opdracht werd aan de Zeemacht gevraagd of het mogelijk was die opdracht van de WANDELAAR met drie maand te verlengen. Zonder noemenswaardige problemen en dank zij een grote inzet van de betrokken bemanning kon dat. De bijna onmiddellijke beschikbaarheid van de Zeemacht middelen en de grote soepelheid waarmee ze door de politieke autoriteiten van de Natie kunnen worden ingezet werden hiermee nogmaals bewezen.

La seconde frégate opérationnelle est également prête à être engagée. Monsieur le Ministre, si vous décidez d'envoyer une frégate au moyen Orient pour effectuer le contrôle de l'embargo sur l'IRAQ et qu'en même temps, vous décidiez d'engager une seconde frégate en mer Adriatique, ceci m'engendrerait pas de difficulté insurmontable pour la Force Navale, je dirais même que bien des marins à la Force Navale croisent les doigts pour que de telles décisions soient prises.

A côté des frégates, le produits de lutte anti sous-marine, la Force Navale possède également des navires de lutte contre les mines prêts à être engagés. La Flotille permanente de l'OTAN de cette spécialité est depuis le mois de mai et pour une année entière, sous les ordres d'un officier de Marine belge. Non seulement un de nos chasseurs de mines mais également le navire de Commandement GODETIA, feront partie de cette flottille. En cas de besoins un groupe efficace de lutte contre les mines peut donc être déployé.

De reorganisatie van de Zeemacht zoals bevolen tijdens de vorige legislatuur is doorgevoerd. Het aantal personeel in de waleenheden is gehalveerd, onze inbreng in de intermachten organismen is of wordt geleverd. De centralisatie van Zeemacht middelen in Zeebrugge is, in functie van het beëindigen van de infrastructuur werken, volop aan de gang; rond de jaarwissling zal het Logistiek Commando van Oostende naar Zeebrugge verhuizen.

Er zijn nu nog 2550 dragers van het Marine blauwe uniform in België en dit is zeer dicht bij het door de regering gestelde doel.

Op 28 maart van dit jaar werd een overeenkomst tot regeling van de samenwerking tussen de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse Marine door beide bevoegde Ministers ondertekend. Als gevolg hiervan zal vanaf januari 1996 een binationale geïntegreerde Staf onder bevel van de Admiraal Benelux vanuit DEN HELDER de operationele vloten in vredes- en oorlogstijd gezamenlijk opereren. Dit moet leiden tot een betere coördinatie en een nauwere samenwerking, tot een gemeenschappelijk in paraatheid stellen van de toegewezen varende en vliegende eenheden; in een eerste stadium zullen, als gevolg hiervan, een zestiental bijkomende bemanningsleden van de Zeemacht vanaf het einde van dit jaar in DEN HELDER in NEDERLAND geplaatst worden.

Dans le domaine de l'instruction et de la formation du personnel ainsi que dans le domaine du soutien logistique de la flotte, des concertations avec Pays-Bas sont en cours pour développer plus encore notre collaboration déjà importante. Ces liens étroits avec les Pays-Bas n'influenceront en aucun cas les relations tout aussi importantes et intenses que nous cultivons avec les Marines Française, Britannique ou Allemande.

Dans ce cadre de l'UEO, de l'OTAN, ou de n'importe quelle alliance occasionnelle, il sera toujours possible d'intégrer nos forces maritimes, même avec des préavis courts et au besoin avec des délégations importantes de commandement opérationnel.

Op materieelsgebied wordt geïnvesteerd in de modernisering van de uitrusting van de fregatten; die modernisering is vereist vooral om de overlevingskansen voor die schepen te vergroten. Dit jaar in 1995 worden contracten afgesloten voor de ombouw van de radars en van de uitrusting voor elektronische oorlogvoering. Volgend jaar hopen we de

sonar te verbeteren en de luchtverdediging "munition à billes" voor het 100 mm kanon aan te kopen.

We hopen dat nog dit jaar het contract ondertekend wordt voor de bouw van de vier kustmijnenvegers die vanaf volgende eeuw de onontbeerlijke tweede component zullen vormen van onze mijnenbestrijdingscapaciteit dit ter vervanging van de mijnenvegers MSO die dateren van het midden van de jaren '50.

En ce qui concerne les travaux d'infrastructure, le mois passé, nous avons pu réceptionner à Zeebrugge le nouvel atelier "Armes et Electronique" ainsi que le nouveau bâtiment administratif où le Commandement Logistique de la Force Navale prendra ses quartiers à la fin de l'année.

Nous avons vu également que les ateliers de mécanique générale, d'entretien du Poisson Auto Propulsé et d'entretien des mines d'exercice sont en phase d'achèvement.

La construction d'un nouveau centre hyperbare à Zeebrugge est au stade de l'adjudication. Celui-ci remplacera le centre hyperbare d'Ostende qui doit céder afin de permettre l'extension du port. Tous ces travaux d'infrastructure devront permettre à la Force Navale de fonctionner de façon plus efficace avec le peu de personnel dont on dispose.

Il y a vingt ans déjà, le 02 juin 75, était recrutée la première DAMAR. Depuis lors, 489 dames ont servi à la Marine; aujourd'hui elles représentent 11 Officiers, 107 Sous-Officiers et 133 Quartiers-Maîtres et Matelots soit 251 personnes, c'est à dire 10 pour-cent du total du personnel Force Navale.

Au début, il n'y avait pas de fonctions prévues pour elles à bord, de telle manière que l'équilibre déjà difficile entre les rôles à bord et les rôles à quai s'en trouvait d'autant perturbé. Depuis 1990, nos damars sont elles aussi embarquées, ceci, sans aucune restriction théorique, un exemple: l'Officier en charge de la propulsion à bord d'une de nos frégates opérationnelle est une dame.

De twintig jaar ervaring laat toe besluiten te trekken: zij dienen evenwaardig aan hun mannelijke collega's, zij hebben een beschavende invloed op de soms wat ruwere zeemannsmiddens, zij gaan hun verantwoordelijkheden niet uit de weg en dragen daardoor volwaardig bij tot het behalen van de vereiste scores bij de operationele evaluaties van onze schepen in binnen- en buitenland.

Scores die het U, Mijnheer de Minister, toelaat de schepen met een gerust gemoed in te zetten.

Laat uw applaus hier vandaag voor hen bestemd zijn, met dank voor Uw aandacht.



De gedecoreerden v.l.n.r. LDV Lavalleye, LTZ Rossel, LTZ Verdonck, 1MC Vantieghem, MR Van Den Maagdenburg en KMT Loosveldt



De Minister van Landsverdediging groet de standaard van de Zeemacht

De toespraak werd gevolgd door de uitreiking van eervolle onderscheidingen.

De plechtigheid werd afgesloten met het defilé van de detachementen onder het bevel van Fregatkapitein (T) ir. Deboeure.

Ce discours fût suivi par la remise de distinctions honorifiques.

La cérémonie fût clôturée par le défilé des troupes de Marine placé sous le Commandement du Capitaine de Frégate (T) ir. Deboeure.



TELEKAART - TELECARTE

Naar aanleiding van "20 jaar DAMAR" werd een MAXI-Kaart (5 eenheden) in een beperkte oplage uitgegeven. (slechts 2000 exemplaren)

De kaarten worden verkocht ten voordele van de "Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht" en zijn beschikbaar in de boetiek van Neptunus in de Marinekazerne Bootsman Jonsen, of in de Marinebasis te Zeebrugge.

De telekaarten kunnen eveneens besteld worden door overschrijving van 250,-BEF + 16,-BEF portkosten op rekening 473-6093911-41 van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, 8400 - Oostende.

A l'occasion des "20 ans DAMAR", une MAXI-CARTE (5 unités) (seulement 2000 exemplaires) est désormais disponible auprès de la boutique Neptunus, Caserne Bootsman Jonsen à Oostende, ou à la Base Navale de Zeebruges. Les bénéfices seront versés à la Caisse d'Entraide de la Force Navale.

En versant la somme de 250,-BEF + 16,-BEF de frais d'envois sur le compte en banque n° 473-6093911-41 de l'Association d'Entraide de la Force Navale, 8400 - Oostende, la carte vous sera envoyée.

Bevelsoverdracht Zenobe Gramme

Na ruim zeven jaar bevelvoering over de Zenobe Gramme gaf de Luitenant-ter-zee Alain Vittone op 10 augustus jl. het bevel over aan de Luitenant-ter-zee Rohart.

Luitenant-ter-zee Vittone die voor de verandering een walfunctie krijgt zal commandant 2de in bevel van de Marine Basis Zeebrugge worden.

Remise du commandement du Zenobe Gramme

Le 10 août, après plus de 7 ans à bord du Zenobe Gramme, le lieutenant de vaisseau Alain Vittone remettait son commandement au lieutenant de vaisseau Rohart.

Le lieutenant de vaisseau Vittone obtient une fonction à terre, il sera commandant en second de la base navale de Zeebruges.



(Foto met dank aan G. POUPAERT)

Avez-vous déjà la

"Cravate force navale"?

Hebt U reeds een

"Zeemachtsdas"?

Royale gift door bemanning GODETIA

Gedurende de opleidingscampagne met de Hogere Zeevaartschool Antwerpen en de oefening MCM Deployment in de Middellandse Zee (Febr/Juni '95) werd door de boordcommandant J.P. Hosdain en de bemanning van het Logistieke Steunship Godetia een actie gevoerd ten behoeve van "Handicap International" en de "Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht".

Op 04 augustus jl. had te Zeebrugge aan boord van de GODETIA, in bijzijn van tal van prominenten, de plechtige overhandiging plaats van de giften aan beide caritatieve instellingen.

Handicap International welke een campagne voert tegen de anti-persoonsmijnen en reeds 15 jaar hulp biedt aan de slachtoffers die erdoor getroffen zijn was vertegenwoordigd door het Hoofd Communicatie Dhr. K. Van Den Broeck en de verantwoordelijke departement mijnen Dhr. P. Ryckmans.

De Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, opgericht in 1965 door toenmalig Stafchef Divisieadmiraal Lurquin onder het motto "De Zeemacht één grote familie" stelt als doel al het personeel bij de Zeemacht, evenals hun familie, bij te staan, telkens de officiële organismen niet bij macht zijn zulks te doen of hun hulp ontoereikend blijkt te zijn. Zij was vertegenwoordigd door de Voorzitter, Stafchef van de Zeemacht, Divisieadmiraal W. Herteleer en de penningmeester beheerder Eerste Meester Chef W. Bosteels.

Voor de Korvetkapitein J.P. Hosdain, zijn bemanning en de leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen een initiatief dat alle lof verdient.

Un don "Royal" de la part de l'équipage du GODETIA

Lors de la campagne d'entraînement de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers et l'exercice "MCM Deployment" (fev/juin '95) le commandant du bâtiment de soutien logistique GODETIA, J.-P. Hosdain et son équipage, ont mené une action au profit de "Handicap International" et "l'Association d'Entraide de la Force Navale".

Le 4 août, à Zeebrugge à bord du GODETIA, eut lieu en présence de nombreuses personnalités la remise solennelle des dons aux deux institutions caritatives.

Handicap International qui mène une campagne contre les mines "anti-personnel" et assiste depuis 15 ans les victimes, était représenté par Monsieur K. Van Den Broek, Directeur des Communications et Monsieur P. Ryckman, responsable du département "Mines".

L'Association d'Entraide de la Force Navale, créée en 1965 par l'Amiral de Division Lurquin, Chef d'Etat-Major de jadis, avec comme slogan "La Force Navale une grande famille" se donne comme but d'assister le personnel de la Force Navale, tout comme leur famille, chaque fois que des instances officielles ne sont pas à même de le faire, ou que leur aide soit insuffisante. Elle était représentée par le président, le Chef d'Etat-Major de la Force Navale, l'Amiral de Division W. Herteleer et le secrétaire, le Premier Maître-chef W. Bosteels.

Une initiative digne d'éloges pour le Capitaine de Corvette J.-P. Hosdain, son équipage et les élèves de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers.

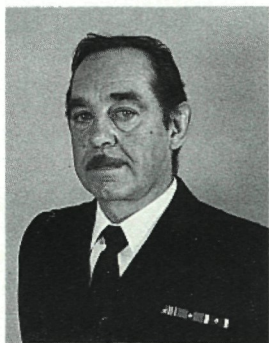


Met rust

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



1OM E. DESMIDT



1MP G. PIRET



KMC B. GRUWEZ

1OM M. DEBROUWER
1OM J. DE FRENNE
1MP M. DE TOLLENAERE

1MC R. DAUTEL
KMC G. DEBUSSCHERE

Met leedwezen melden wij U het overlij-
den van:



KMT P. KOOY



1MC(b.d.) R. VAN AERDE



1MC(e.r.) J. WYBAILLIE

1MC(b.d.) A. DENBLIJDEN
1MC(b.d.) A. DEZEURE
1MC(b.d.) R. MAENE

C'est avec beaucoup de regrets que nous
vous faisons part du décès de:

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

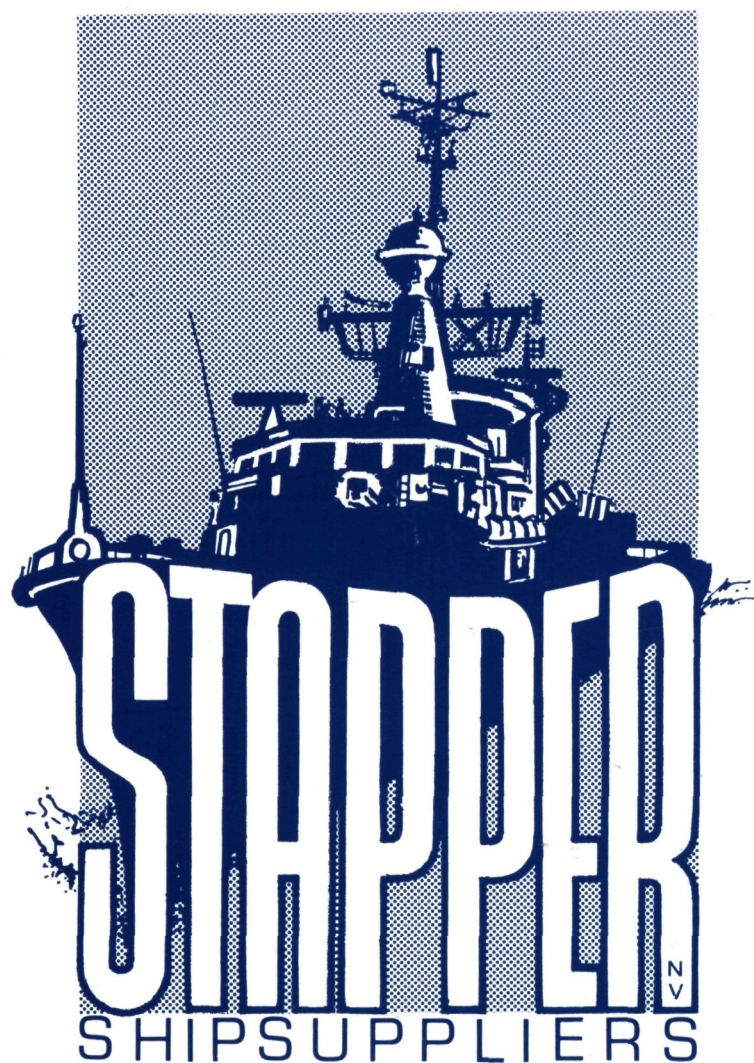
ABELOOS M. Vaandrig-ter-zee - MIDDELKERKE
 ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 BAERT H. - HASSELT
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 BERCHEM
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BIDLOT R. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -
 EMBOURG
 BILLET G. - BRUGGE
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BLOMME W. Korvetkapitein Vlieger - ZUIENKERKE
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - LIERDE
 BONNEWIJN F. - Tervuren
 BRAET R. Korvetkapitein - BEERNEM
 BRENEZ C. - HAINE-ST.-PIERRE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CALMEYN K. Eerste Meester Chef (b.d.) - BRUGGE
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS
 CENTRUM MARINEVORMING Kantine -
 ST. KRUIS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 COLLETTE J.-M. Premier Maître Chef -
 OOSTENDE
 COLLIGNON M. Capitaine de Frégate (Hre) -
 LA ROCHE EN ARDENNE
 COLLIN G. - NIVELLES
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (R) - OOSTENDE
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES
 DEBROCK W. - BRUSSEL
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WIL-
 RIJK
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -
 BRUXELLES
 DECORTE B. - OOSTENDE
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 DE KIMPE E. - Rupelmonde
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DE MORTIER A. Erefregatkapitein - VENCE(FRANCE)
 DE MULDER A. - GENT
 DEPREZ M. - PARIS (FRANCE)
 DE ROO J. - GENT
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) -
 ANTWERPEN

DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DEWEERDT D. - GANSHOREN
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -
 MIDDELKERKE
 D'HAEYER H. - CONNEUX
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 DILLEN P. Aalmoezenier - BORSBEEK
 DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - RIVIERE
 DRIESEN L. - BRUXELLES
 DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
 ENGELS E. - BRUGGE
 FALASCA A. - LEMBEEK
 FRISSYN M. - TOURNAI
 GELDOLF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GOOSSENS D. Enseigne de Vaisseau (Hre) -
 BRUXELLES
 GRANDCHAMPS G. Capitaine de Corvette - BREDENE
 GRAUX P. - AUDERGHEM
 HAVERBEKE J.-P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 ST. ELOOIS-VIJVE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE
 HERTELEER W. Vice-Admiraal - OOSTENDE
 HESPEL A. - BRUXELLES
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOU MONT
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.
 Cl. (Hre) - BINCHE
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 KNOOP G. - BORGERHOUT
 LAMBRECHT T. Capitaine de Frégate (R) -
 BRUXELLES
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LAWARIE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX A. - BRUXELLES
 LEMAIRE H. Capitaine de Vaisseau BEM (e.r.) -
 BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK
 MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) -
 OOSTENDE
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. -
 OOSTENDE

MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -
 ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHELENS M. Ere-Tweede Meester -
 ST. ANDRIES
 MOONS - BORSBEEK
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NELSON SWEEPERS - TIENEN
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. -VERVIERS
 OLISLAGERS P. - MERKSEM
 PAUWELS J. - MOESKROEN
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - SINT-KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. - SAINT-SERVAIS
 PINTELON J. Fregatkapitein (R) - LENNIK
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
 HALTINNE
 QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) -
 OOSTENDE
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REMY F. - LANEFFE
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS
 ROGIERS M. - OOSTENDE
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -
 BRAINE-L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
 BRUGGE
 SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau -
 OOSTENDE
 SERGEANT J. - EEKLO
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. - ST.-HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SIMONS J. Oppormeester (b.d.) - OOSTENDE
 SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE
 STEVENS J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. - KNOKKE-HEIST
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
 MALMEDY

TABURY R. - LIEGE
 TERMOLLE P. - BINCHE
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES C. Commodore - BRAINE
 L'ALLEUD
 THOELEN G. - KOERSEL
 THYS R. - EDEGEM
 TILMAN R. - TOURNAI
 TOREMANS G. - PELLEMBERG
 VALCKE - A 950
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
 Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
 BRUXELLES
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer -BREDENE
 VAN BUSSEL M. Korvetkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R) -
 COURT-ST.ETIENNE
 VAN CLEVEN M. Vaandrig-ter-zee - ARDOOIE
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. - Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VAN DEN BRANDE G. - LIER
 VAN DEN BULCK P. Korvetkapiein (R) -
 ANTWERPEN
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee - WILSKERKE
 VAN DER BEKEN - BOUSU
 VANDERWAL J. -OOSTENDE
 VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) - SOUTHAMPTON
 VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE
 VAN EYLL B. - HASSELT
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANT-
 WERPEN
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL
 VERBEECK S. - MECHELEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERMEERSCH R. - SINT-MICHIELS
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
 VILAIN A. - RECOGNE
 VITTONI V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE
 WAUTERS L. - HOESELT
 WINDMEULEN A. Oppormeester (b.d.) - LEFFINGE
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

Afgesloten op datum van : 15 september 1995
 Clôture à la date du : 15 septembre 1995



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72